Die frachtrechtliche Haftungsgemeinschaft nach HGB., EVO. und IÜG.,

insbesondere die Samthaftung verschiedenartiger Frachtführer.

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der
Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Herbert Heider
Referendar in Breslau

BRESLAU 1931
Druck: Hochschulverlag Karl Vater, Breslau 5, Siebenhufener Straße 11-15

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau.
Berichterstatter: Prof. Dr. Schmidt-Rimpler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung:

Aufgabe 1

Erster Teil.

Die Samthaftung im allgemeinen.

I. Die verschiedenen Möglichkeiten des Zusammenwirkens mehrerer selbständiger Frachtführer 4

II. Die Voraussetzungen der Samthaftung.

A. Uebernahme der Beförderung durch den Annahmefrachtführer 9

B. Uebergabe und Annahme von Gut und Frachtbrief 11

C. Der ursprüngliche Frachtbrief 14

III. Die Rechtswirkungen der Samthaftung.

A. Eintritt in den Frachtvertrag 16

B. Uebernahme der selbständigen Beförderungspflicht 21

C. Das Gesamtschuldverhältnis unter den beteiligten Frachtführern 21

Zweiter Teil.

Das Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft.

I. Das eigentliche Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft.

A. Voraussetzungen 27

B. Rechtswirkungen 33

II. Das Samtfrachtgeschäft bei Zusammenwirken von Eisenbahn und andersartigen Verkehrsunternehmen 37

Dritter Teil.

Die Samthaftung verschiedenartiger Frachtführer.

I. Geltungsbereich dieser Frage hinsichtlich der Bestimmungen der EVO. 45

II. Die verschiedenen Haftungssysteme.

A. Die Haftung des gewöhnlichen Landfrachtführers 46

B. Die Haftung des Binnenschiffahrtfrachtführers 48

C. Die Haftung der Eisenbahn und Kleinbahn 49

D. Die Haftung des Luftfrachtführers 53

III. Grad und Umfang der Samthaftung.

A. Der Frachtbrief enthält keine diesbezüglichen Bestimmungen 55

B. Im Frachtbrief ist auf die verschiedenen Haftungsbestimmungen Bezug genommen 64

Aufgabe.

Der gesamte Wirtschaftsverkehr unserer Zeit wird gekennzeichnet durch das stetig wachsende Bestreben, die durch die moderne Technik geschaffenen Möglichkeiten zur Ueberbrückung von Raum und Zeit in immer größerem Maße auszunutzen. Ein typisches Beispiel dafür ist, daß bei Beförderungen von Gütern versucht wird, durch geeignetes Zusammenwirken verschiedenartiger Beförderungsmittel eine möglichst große Beschleunigung und Verbilligung des Transports zu erzielen. Man läßt also nicht nur in den Fällen ein Gut von verschiedenen Verkehrsunternehmen nacheinander befördern, in denen dies unumgänglich ist, wie z. B. bei dem Transport eines Gutes durch Eisenbahn und Landfrachtführer zu einem in größerer Entfernung von der nächsten Eisenbahnstation wohnenden Empfänger. Vielmehr erfolgen Transporte, die auf einem Verkehrsmittel ausgeführt werden könnten, oft auf verschiedenen Beförderungsmitteln. So werden z. B. Massengüter zunächst mit der Eisenbahn bis zum nächsten Binnenumschlagshafen und alsdann auf dem billigeren Wasserwege transportiert. Oder es werden Güter, die möglichst schnell an den Empfänger gelangen sollen, zunächst auf dem Kraftwagen oder der Eisenbahn zur Luftverkehrsstation und dann auf dem Luftwege weiterbefördert, um dann von der Luftverkehrszielstation noch einmal mit einem anderen Beförderungsmittel bis zum Empfänger gebracht zu werden. Die Zahl der an einem solchen kombinierten Transport mitwirkenden Frachtführer läßt sich beliebig vermehren.

Dieser wirtschaftliche Vorgang enthält keinerlei juristische Probleme, wenn der Absender persönlich oder durch Vertreter mit jedem der am Transport beteiligten Frachtführer für dessen Strecke einen besonderen Frachtvertrag abschließt. Anders gestaltet sich jedoch die Rechtslage, wenn die Durchführung solcher Transporte in der Weise vereinfacht wird, daß der Absender lediglich mit einem Frachtführer einen Vertrag über die Beförderung des Gutes bis zum Empfänger abschließt, und der hierüber ausgestellte Frachtbrief zusammen mit dem Frachtgut vom ersten

Frachtführer nach Ausführung des Transports auf seiner Strecke zum nächsten, von diesem an den dritten und so fort weitergegeben wird. Daß die Entwicklung des Verkehrs dieser Art der Güterbeförderung zustrebt, lassen die neuen, für das größte aller Verkehrsunternehmen, nämlich die Eisenbahn, geltenden Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. 10. 1924 (I.Ü.G.) und der neuen Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. 10. 1928 (E.V.O.) klar erkennen. Während bisher ein Gut mit einem anderen als einem Eisenbahnfrachtbrief von der Eisenbahn weder zur Beförderung angenommen, noch an andere Verkehrsunternehmen weitergegeben wurde[1]), ist nunmehr ausdrücklich vorgesehen worden, daß gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen derderartige kombinierte Güterbeförderungen mit durchgehendem Frachtbrief ausgeführt werden können. Hierbei ist das I.Ü.G. bahnbrechend vorangegangen, indem gemäß Art. 2 ein Gütertransport auch auf Kraftwagen und Schiffahrtslinien mit durchgehendem internationalen Eisenbahnfrachtbrief erfolgen kann, wenn die betreffende, regelmäßig betriebene Strecke in die Liste der am I.Ü.G. beteiligten Eisenbahnen aufgenommen ist. Verkehrspolitisch noch großzügiger sind die in Anlehnung an Art. 2 I.Ü.G. geschaffenen Bestimmungen der neuen E.V.O. Gemäß § 2 Ziff. 7 können nicht nur Kleinbahn-, Kraftwagen- und Schiffsstrecken, sondern auch Luftstrecken in die Tarife der Eisenbahn einbezogen, und von ihnen derartige Transporte gemeinschaftlich ausgeführt werden.

Ein solcher Vorgang, daß ein Transport zwar auf verschiedenartigen Beförderungsmitteln, jedoch mit einem einheitlichen durchgehenden Frachtbrief vonstatten geht, birgt ein theoretisch interessantes und praktisch außerordentlich wichtiges Problem in sich.

In diesem Falle tritt nämlich eine sog. Samthaftung der am Transport beteiligten Frachtführer ein, d. h. diese haften gesamtschuldnerisch für den ganzen Transport in der Weise, daß jeder einzelne nicht nur für den von ihm

1) Als einzige Ausnahme von diesem Grundsatz bestand die Möglichkeit einer Beförderung mit durchgehendem Frachtbrief im Verkehr mit Kleinbahnen, für die gemeinsame direkte Tarife mit der Eisenbahn gebildet worden waren. Vgl. § 53 EVO. vom 23. 12. 1908 und Allgemeine Abfertigungsvorschriften vom 1. 10. 1920 Teil II, § 9 Ziffer 5, § 10 Ziffer 11.

selbst ausgeführten Transport, sondern auch für den Transport auf den Strecken seiner Vor- und Nachmänner einzustehen hat.

Nun bestehen aber für die verschiedenen Frachtführer Specialgesetze, die ihnen auf Grund der Besonderheiten der verschiedenen Beförderungsmittel auch hinsichtlich ihrer Haftung eine Ausnahmestellung von den allgemeinen Grundsätzen des H.G.B. III. Buch 6. Abschn. eingeräumt haben. So gelten für den Transport auf der Eisenbahn die Bestimmungen der E.V.O., auf einem Fahrzeug der Binnenschiffahrt das Binnenschiffahrtsgesetz und endlich durch ein Luftfahrzeug das Luftverkehrsgesetz. Nur für die Beförderung auf Kraftwagen ist eine besondere gesetzliche Regelung nicht erfolgt, sodaß hierfür die §§ 429 ff. H.G.B. maßgebend sind.

Es ist nun Gegenstand folgender Abhandlung, nach einer Darstellung des allgemeinen Begriffes der Samthaftung das durch ein Zusammenwirken verschiedenartiger Samtfrachtführer entstehende Rechtsverhältnis unter Berücksichtigung der durch die Bestimmungen der EVO. und des I.Ü.G. geschaffenen Besonderheiten zu erörtern.

Erster Teil.

Die Samthaftung im allgemeinen.

I. Die verschiedenen Möglichkeiten des Zusammenwirkens mehrerer selbständiger Frachtführer.

Wenn ein Gut über eine Strecke befördert werden soll, für die ein einzelner Frachtführer den Transport allein nicht ausführen kann oder will, und deshalb das Gut nach dem Transport über einen Teil der Gesamtstrecke durch einen anderen Frachtführer weitertransportiert werden soll, dann bestehen verschiedene Möglichkeiten für ein derartiges aufeinanderfolgendes Zusammenwirken mehrerer selbständiger Frachtführer.

Die eine Möglichkeit ist die, daß der Absender mit jedem der beteiligten Frachtführer für dessen Strecke einen besonderen Frachtvertrag abschließt. Man spricht in diesem Falle von selbständigen Teilfrachtführern[2]), und nennt dementsprechend die über die einzelnen Frachtverträge ausgestellten Frachtbriefe Teilfrachtbriefe. Hierbei treten die einzelnen Frachtführer in keinerlei Rechtsbeziehungen zu einander; jeder ist nur zum Transport auf seiner Teilstrecke verpflichtet und haftet nur für einen auf dieser entstandenen Schaden nach Maßgabe seines Frachtvertrages. Die Aufeinanderfolge von Frachtführern mit verschiedenen Haftungsmaßstäben ist also für das Verhältnis des einzelnen zum Absender völlig bedeutungslos.

Die gleiche Rechtslage ist dann vorhanden, wenn der eine Teilfrachtführer mit dem ihm nachfolgenden für dessen Teilstrecke einen Frachtvertrag im Namen des Absenders schließt, dabei also als Vertreter des Absenders handelt. Da die Rechtswirkungen eines solchen Vertrages lediglich in der Person des Vertretenen eintreten, gilt hier genau das gleiche, wie wenn der Absender mit jedem einzelnen Frachtführer persönlich kontrahiert hätte. Die den Annahmeteilfrachtführer zur Bestellung des ihm nachfolgenden Teil-

2) Staub bezeichnet sie als Zwischenfrachtführer, § 432, Anm. 1 a. E.

frachtführers verpflichtende Vereinbarung ist nicht etwa als ein neben dem Frachtvertrag bestehender Speditionsvertrag aufzufassen, da ja für diesen gemäß § 407 HGB. wesentliche Voraussetzung ist, daß die Bestellung des Frachtführers im eigenen Namen erfolgt. Vielmehr stellt sich diese vertragliche Abrede als ein Dienstvertrag dar, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat. Auf diesen finden gemäß § 675 BGB. die Vorschriften der §§ 663 ff. über den Auftrag entsprechende Anwendung. Hiernach haftet also der erste Teilfrachtführer wie ein Beauftragter für die sorgfältige Ausführung der ihm übertragenen Bestellung des nächsten Teilfrachtführers und hat insbesondere gemäß § 666 BGB. nach erfolgter Bestellung dem Absender Auskunft zu erteilen und Rechenschaft abzulegen.

Entsprechendes gilt, wenn der vom Annahmefrachtführer verpflichtete Teilfrachtführer nach Erfüllung seines Frachtvertrages seinerseits im Namen des Absenders einen ihm nachfolgenden Teilfrachtführer bestellt.

Anders liegen die Verhältnisse, wenn der mit dem Absender kontrahierende Annahmefrachtführer nicht nur die Beförderung des Gutes auf seiner Teilstrecke übernimmt, sondern auch den ihm nachfolgenden Frachtführer auf Rechnung des Absenders, jedoch im eigenen Namen, zum Weitertransport verpflichtet und hierüber einen besonderen Frachtbrief ausstellt. Diese vom Annahmefrachtführer im eigenen Namen zum Transport bestellten Frachtführer sind jedoch nicht etwa „andere Personen, deren sich der Frachtführer bei der Ausführung der Beförderung bedient" im Sinne des § 431 HGB. Vielmehr hat der Annahmefrachtführer seine Verpflichtung als Frachtführer bereits in dem Augenblick erfüllt, in dem das Gut an der Zwischenstation, bis zu der er den Transport ausführen sollte, anlangt. Die darüber hinausgehende Bestellung eines neuen Frachtführers geschieht also nicht mehr bei der Ausführung des von ihm übernommenen Transportes, sondern stellt sich als Speditionsgeschäft im Sinne des § 407 HGB. dar. Der Annahmefrachtführer hat also auf Grund eines solchen gemischten Vertrages im Verhältnis zum Absender außer der Stellung eines Teilfrachtführers die eines Spediteurs und haftet in letzterer Eigenschaft gemäß § 408 HGB. dafür, daß er die Auswahl des von ihm zu bestellenden Frachtführers mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns trifft. Er haftet also nicht für Verschulden des von ihm bestellten

Frachtführers, sondern nur für seine eigene culpa in eligendo[3]). Die auf diese Art bestellten Frachtführer werden in der Literatur meist als Zwischenfrachtführer bezeichnet[4]). Manche behalten auch für diese Frachtführer die Bezeichnung als Teilfrachtführer bei[5]). Doch ist die Bezeichnung Zwischenfrachtführer deshalb zweckmäßig, weil durch sie zum Ausdruck gebracht wird, daß diese nicht wie die Teilfrachtführer zum Absender des Gutes in einem Vertragsverhältnis stehen, sondern daß sie lediglich ihrem Vormanne gegenüber zum Transport verpflichtet sind[6]). Wenn nicht nur der Annahmefrachtführer sondern auch der Zwischenfrachtführer ermächtigt ist, einen dritten Frachtführer im eigenen Namen auf Rechnung des Versenders mit dem Weitertransport zu beauftragen, so hat er wiederum die Stellung eines Zwischenspediteurs und es gelten in entsprechender Weise die eben gemachten Ausführungen.

Im Gegensatz zu den beiden eben genannten Fällen, in denen die Beförderung durch Frachtführer erfolgte, von denen sich jeder nur zum Transport über seine Strecke verpflichtet hatte, besteht die Möglichkeit, daß ein Frachtführer die Beförderng über die Gesamtstrecke übernimmt[7]), daß er jedoch den Transport nicht selbst ausführt, sondern andere Frachtführer mit dessen Ausführung beauftragt. Dies kann er entweder von Anfang an tun oder nachdem er selbst den Transport über einen Teil der Strecke ausgeführt hat. Der Frachtführer, der sich dem Absender zur Beförderung des Gutes bis an das Endziel verpflichtet, wird in der Literatur übereinstimmend als Hauptfrachtführer[8]) bezeichnet, während man die Frachtführer, die sich diesem zur Beförderung des Gutes auf ihrer Strecke verpflichten, Unterfrachtführer nennt. Hier taucht die Frage auf, ob ein Hauptfrachtführer, der sich zwar zum Transport über die

3) ROHG. Bd. 7, S. 306, Bd. 12, S. 379, Bd. 16, S. 349.

4) Goldschmidt, S. 207; Dür.-Hach., § 432, Anm. 2; Makower, Bem. I zu § 432; Ritter, § 432, Note 1 b.

5) Schott S. 436, Lehmann S. 891, Lehm.-Ring Nr. 2 zu zu § 432, Taube S. 59.

6) Baumann S. 23 und Israel S. 2 gehen in ihrer Terminologie nicht von der Rechtsstellung des Frachtführers aus, sondern von dem äußerlichen Vorgang, durch den er zum Transport verpflichtet wurde, und verstehen danach unter Zwischenfrachtführer auch den im Namen des Absenders bestellten Frachtführer.

7) Vgl. RG. 18, 170.

8) Staub, § 432, Anm. 1, Schott S. 436, Knappe S. 2, Israel S. 4.

ganze Strecke verpflichtet hat, jedoch bei diesem selbst überhaupt nicht tätig wird, sondern ihn durch andere Frachtführer ausführen läßt, überhaupt noch als Frachtführer im Sinne des HGB. anzusprechen ist. Diese Frage war nach dem ADHGB. von 1861 zu verneinen, da nach Art. 390 derjenige Frachtführer ist, welcher gewerbsmäßig den Transport von Gütern ausführt. Heute dagegen ist es gleichgültig, ob der Frachtführer den Transport einem anderen überträgt oder selbst ausführt, da gemäß § 425 HGB. die gewerbsmäßige Uebernahme der Beförderung der für das Vorliegen eines Frachtgeschäftes maßgebende Gesichtspunkt ist. Danach kann eine Uebernahme von Transporten die Frachtführereigenschaft des Uebernehmers begründen, ohne daß dieser selbst oder durch seine Leute den Transport ausführt[9]).

Die Beauftragung des Unterfrachtführers kann einmal in der Form vor sich gehen, daß der Hauptfrachtführer mit ihm einen Frachtvertrag über eine bestimmte Teilstrecke abschließt und ihm das Gut entweder ohne Frachtbrief oder mit einem neuen, für diese Strecke ausgestellten Frachtbrief übergibt. In diesem Falle gestalten sich die Haftungsverhältnisse folgendermaßen. Dem Absender des Gutes haftet nur der Hauptfrachtführer, denn nur mit diesem hat jener kontrahiert; und zwar haftet er für sein eigenes Verschulden gemäß § 429 HGB. Ferner haftet er für die Unterfrachtführer, die sich in diesem Zusammenhange zunächst einmal ganz allgemein als seine Erfüllungsgehilfen darstellen gemäß § 278 BGB., da sie Personen sind, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient. Die Haftung des Hauptfrachtführers für seine Unterfrachtführer wird jedoch außerdem durch die besondere frachtrechtliche Bestimmung des § 431 HGB. geregelt. Nach dieser haftet der Frachtführer für ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange wie für eigenes Verschulden. In der Literatur ist die Frage aufgeworfen worden, in welchem Verhältnis § 431 HGB. zu § 278 BGB. steht, und ob jener nicht nur eine bloße Wiederholung des in § 278 BGB. festgelegten Grundsatzes enthalte. Die jetzt einstimmige Meinung geht dahin, daß durch § 431 HGB. einmal der Rechtssatz des § 278 BGB.

9) Vgl. Denkschr. S. 274, ROHG. Bd. 9, S. 90.

bestätigt, ferner aber auch insofern erweitert wird, als der Frachtführer für seine Leute schlechthin, also auch dann haftet, wenn eine Handlung in Frage steht, die der Angestellte nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verrichtung vorgenommen hat[10]). Dagegen enthält die weitere Bestimmung des § 432 Abs. 1 HGB., nach welcher der Frachtführer, der zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung das Gut einem anderen Frachtführer übergibt, für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger haftet, nur eine Wiederholung des in § 278 BGB. § 431 HGB. enthaltenen Rechtssatzes[11]). Die Berechtigung dieser nochmaligen Haftungsreglung beruht auf dem Zusammenhang mit § 432 Abs. 2, 3 HGB. Es sollte das Rechtsverhältnis der Frachtführer klargestellt und ein etwaiger Zweifel beseitigt werden, ob der Hauptfrachtführer der zur Bestellung von Unterfrachtführern ermächtigt ist, etwa nur für deren sorgfältige Auswahl haftet[12]).

Vertragliche Ansprüche kann der Absender gegen die Unterfrachtführer nicht geltend machen. Diese haften vielmehr nur dem Hauptfrachtführer auf Grund der mit diesem abgeschlossenen Unterfrachtverträge, in denen der Hauptfrachtführer als Absender auftritt. Nicht erforderlich ist, daß dieser mit jedem Unterfrachtführer persönlich kontrahiert. Vielmehr kann er einen Unterfrachtführer zur Bestellung des nachfolgenden Unterfrachtführers in seinem oder dessen Namen ermächtigen. Es gilt dann für die Regreßverhältnisse von Hauptfrachtführer zu Unterfrachtführern und der Unterfrachtführer untereinander das gleiche, wie für das Verhältnis zwischen Absender und Annahme-, Teil- und Zwischenfrachtführern bereits dargelegt worden ist.

Eine besondere gesetzliche Regelung ist dem Fall zuteil geworden, daß der Hauptfrachtführer dem Unterfrachtführer das Gut mit dem ursprünglichen über die gesamte

10) Denkschr. S. 259, Dür.-Hach. § 431 Note 1, Staub § 431 Anm. 1, 2, Koenige § 431 Anm. 1, Goldmann § 431, III. 1, Goldschmit § 431 Anm. 1, Schott S. 362, Foertsch § 26, BSchG. § 431 HGB. S. 101, Cosack § 139 I, 2, RG. Bd. 7 S. 125, Bd. 57 S. 118, Bd. 104 S. 151, vgl. die Beispiele bei Gierke § 69 III. 2 c, S. 637; vgl. auch Rusche S. 36, Israel S. 22.

11) Staub § 432 Anm. 3, Goldmann § 432 II. 2, Goldschmit § 432 Anm. 1.

12) Dür.-Hach. § 432 Note II. 2, Koenige § 432 Anm. 1. Vgl. auch Baumann S. 29, Israel S. 23.

Transportstrecke lautenden Frachtbrief übergibt. An die Annahme von Gut und Frachtbrief knüpft das Gesetz in § 432 Abs. 2 HGB. die Folge, daß der Unterfrachtführer unmittelbar dem Absender zur Beförderung des Gutes nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet wird, obgleich nach den Grundsätzen über das Zustandekommen einer vertraglichen Verpflichtung eine solche dem Absender gegenüber nicht entstanden ist.

Jeder Frachtführer also, der sich in dieser Weise an dem Transport beteiligt, kann von dem Absender direkt sowohl auf Erfüllung des mit dem Hauptfrachtführer abgeschlossenen Vertrages als auch auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden. In der Literatur werden die Frachtführer, die in dieser Weise durch die Annahme des Gutes mit durchgehendem Frachtbrief[13]) dem Absender verpflichtet werden, Samtfrachtführer genannt. Entsprechend dieser Bezeichnung wird das Frachtgeschäft, an dem Samtfrachtführer beteiligt sind, Samtfrachtgeschäft genannt[14]).

II. Die Voraussetzungen der Samthaftung.

A. Die Uebernahme der Beförderung durch den Annahmefrachtführer.

Die erste Voraussetzung für das Samtfrachtgeschäft ist, daß der mit dem Absender kontrahierende Frachtführer tatsächlich die Verpflichtung übernimmt, das Gut bis zur Endstation zu befördern. Jedoch wird in § 432 Abs. 2 diese Notwendigkeit nicht ausdrücklich festgestellt, sondern ergibt sich aus dem dort gebrauchten Ausdruck „nachfolgender Frachtführer". Zwar fallen ganz allgemein unter den Begriff des nachfolgenden Frachtführers auch die Teil- und Zwischenfrachtführer. Daher wird auch die Meinung vertreten, daß § 432 Abs. 2 HGB. auch auf diese anwendbar sei, der erste Frachtführer also nicht unbedingt den Transport über die gesamte Strecke übernommen zu haben brauche[15]). Es ist jedoch nicht angängig, den Begriff des nachfolgenden Frachtführers in § 432 Abs. 2 HGB. so allgemein auszulegen. Zum richtigen Verständnis eines

13) Thöl Bd. 3 S. 55.
14) Schott S. 438, Dür.-Hach. § 432 Anm. 2, Lehm.-Ring § 432 Anm. 2, Cosack S. 381, Staub § 432, Anm. 1, v. Gierke § 69 VII c.
15) v. Hahn S. 629, Schott S. 440.

vom Gesetz gebrauchten Begriffes ist vielmehr dessen Betrachtung im Zusammenhang mit den vor- und nachstehenden Bestimmungen notwendig. So ergibt die Betrachtung des § 432 Abs. 2 in Verbindung mit § 432 Abs. 1 HGB., daß der „nachfolgende Frachtführer" in Absatz 2 mit dem „anderen Frachtführer" des Absatz 1 identisch ist. Schon daraus folgt, daß § 432 Abs. 2 nur dann anwendbar ist, wenn ein Frachtführer „zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung" das Gut einem „anderen Frachtführer" übergibt, der durch dessen Annahme zum „nachfolgenden Frachtführer" wird[16]). Wann ein derartiger Wille vorliegt, den Transport bis zur endgültigen Bestimmungsstation zu übernehmen, ist Tatfrage. Im allgemeinen wird in diesem Falle ein Frachtbrief dieses Inhalts ausgestellt werden.

Daß ein solcher Frachtbrief bis zur Zielstation ausgestellt ist, beweist aber noch nicht, daß die Beförderung tatsächlich bis zur Zielstation übernommen worden ist. Denn es ist denkbar, daß der mit dem Absender kontrahierende Frachtführer auf Grund eines Teilfrachtvertrages transportiert und den auf die Zielstation lautenden Frachtbrief erst dem ihm nachfolgenden Frachtführer aushändigt. Dann wäre jedoch keine Möglichkeit für die Entstehung eines Samtfrachtverhältnisses vorhanden, da es an einem Hauptfrachtführer fehlen würde, dessen Vorhandensein ja eine der Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 432 Abs. 2 HGB. ist. Man wird jedoch sagen müssen, daß bei Annahme des Gutes mit dem auf die Zielstation lautenden Frachtbrief durch den Annahmefrachtführer eine Vermutung dafür spricht, daß der Transport von ihm gemäß dem Inhalt des Frachtbriefes übernommen worden ist[17]). Doch kann auch ohne einen Frachtbrief ein Frachtvertrag abgeschlossen werden, da die Aufstellung eines Frachtbriefes für das Frachtgeschäft nicht begriffsnotwendig ist. Dieser Fall, daß ein Annahmefrachtführer das Gut ohne Ausstellung und Weitergabe eines durchgehenden Frachtbriefes an andere Frachtführer weitergibt, scheint zunächst nicht zur Entstehung eines Samtfrachtverhältnisses führen zu können, da ja eine der Voraussetzungen dazu eben die Weitergabe des Frachtbriefes ist. Doch schließt dies nicht aus, daß die gleiche Rechtslage, die das Gesetz an gewisse

16) Vgl. weitere Begründungen bei Israel S. 11, Baumann S. 41.
17) Schott S. 436, Jäckel S. 26.

Tatsachen knüpft, auch ohne deren Vorhandensein durch Parteiwillen geschaffen wird. Es kann also, wenn der diesbezügliche Wille der Beteiligten vorhanden ist, auch ohne Weitergabe eines Frachtbriefes ein Samtfrachtverhältnis entstehen[18]). Einen weiteren Anhaltspunkt für die Erforschung des Parteiwillens kann die Art der Berechnung der zu zahlenden Fracht bieten; so deutet die Tatsache, daß Frachtführer die Fracht für die gesamte Strecke berechnet und eingezogen haben, darauf hin, daß sie sich zur Beförderung über die Gesamtstrecke verpflichten wollten[19]).

Eine andere Frage ist die, ob der Hauptfrachtführer berechtigt ist, die Ausführung des Transportes an andere selbständige Frachtführer zu übertragen. Da ja der Absender regelmäßig nur daran interessiert ist, daß das Gut an dem Bestimmungsort anlangt, wird es ihm gleichgültig sein, ob sein Kontrahent den Transport selbst ausführt oder ihn durch andere vornehmen läßt. Man wird daher im Zweifel als vermutlichen Willen der Parteien annehmen müssen, daß dem Hauptfrachtführer die Hinzuziehung anderer Frachtführer gestattet sein soll[20]).

B. Uebergabe und Annahme von Gut und Frachtbrief.

Weitere Voraussetzung ist die Uebergabe an Unterfrachtführer, das heißt an selbständige Frachtführer, die weder Angestellte des Hauptfrachtführers noch etwa Spediteure oder Kommissionäre sind. Dagegen ist nicht erforderlich, daß der Unterfrachtführer ein gewerbsmäßiger Frachtführer im Sinne des § 425 HGB. ist; auch auf einen Gelegenheitsfrachtführer, d. h. auf einen Kaufmann, der es gelegentlich übernimmt, im Betriebe seines Handelsgewerbes einen Transport auszuführen, findet nach § 451 HGB. die Vorschrift des § 432Anwendung. Es kann sich jedoch hierbei die Post nicht beteiligen, da sie gemäß § 452 HGB. überhaupt nicht Kaufmann ist. Der Unterfrachtführer muß ferner ein dem Hauptfrachtführer nachfolgender Frachtführer sein. Dies ist nun nicht so aufzufassen, daß er bei der tatsächlichen Ausführung des Transportes dem Hauptfrachtführer nach-

18) Eger Bd. 2 S. 28, Schott S. 440, Baumann S. 53, ROHG. Bd. 7 S. 216.

19) Vgl. Eger Bd. 2, S. 14.

20) ROHG. Bd. 23 S. 320, Makower § 432 Anm. 1 b, Ritter § 431 Nr. 1.

folgen, muß, sodaß dieser erst einmal einen Teil des Transportes selbst ausgeführt haben müßte. Wie oben dargelegt, braucht der Hauptfrachtführer bei dem Transport selbst überhaupt nicht tätig zu werden, sondern kann von Anfang an die Beförderung durch einen Unterfrachtführer ausführen lassen; ein räumliches Aufeinanderfolgen von Haupt- und Unterfrachtführer ist in einem solchen Falle also garnicht möglich. Es ist aber auch zur Anwendbarkeit des § 432 HGB. nicht notwendig, da „nachfolgender Frachtführer" im Sinne des § 432 HGB. schlechthin derjenige ist, dem das Gut zur Ausführung des vom Hauptfrachtführer übernommenen Transportes von seinem Vormanne übergeben wird[21]). Erforderlich ist danach nur, daß die Reihe der beteiligten Frachtführer nicht etwa dadurch unterbrochen wird, daß zwischen ihnen ein Spediteur oder Kommissionär das Gut übernimmt[22]). Ohne Einfluß auf die Anwendbarkeit des § 432 HGB. ist ferner die Verschiedenheit der von den aufeinanderfolgenden Frachtführern benutzten Beförderungsmittel, da es nur auf die Frachtführereigenschaft im Sinne des § 425, bezw. § 451 HGB. ankommt[23]). Für diese ist wiederum Voraussetzung, daß die Beförderung zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern erfolgt. § 432 HGB. ist also nicht anwendbar, wenn an dem Transport ein Seeverfrachter beteiligt ist[24]). Es besteht auch im Seetransportrecht keine entsprechende Bestimmung, sodaß, selbst wenn im Ueberseeverkehr auf Grund eines sog. Durchfrachtvertrages die Güter mit einem Durchkonossement, d. h. mit der über den Seefrachtvertrag errichteten Urkunde von den folgenden Verfrachtern übernommen werden, in der Regel die Verantwortlichkeit eines jeden Verfrachters auf seine eigene Strecke beschränkt bleibt[25]). Eine einzige Ausnahme wird in Literatur und Rechtsprechung für den Fall gemacht, daß ein Binnenschiffer das Gut zur Weiterbeförderung mit einem durchgehenden Konossement von einem Seeverfrachter übernimmt und damit tatsächlich in die Verpflichtung des Konossements eintritt. Falls nicht andere Bestimmungen

21) Vgl. Dür.-Hach. § 432 II, 1 b.
22) Vgl. Eger Bd. 2 S. 37, Protokolle S. 4751.
23) Vgl. ROHG. Bd. 7 S. 103, Bd. 9 S. 89, Bd. 21 S. 57, Staub § 432 Anm. 2, Eger Bd. 2 S. 14.
24) ROHG. Bd. 16 S. 138, RG. Bd. 93 S. 178.
25) Vgl. Müller-Erzbach S. 832, 834, Pappenheim Bd. 3 S. 75.

getroffen sind, soll auf diesen Fall § 432 HGB. analog anwendbar sein[26]).

Zweifelhaft könnte es sein, ob den Luftfahrtunternehmungen die Frachtführereigenschaft im Sinne des § 425 HGB. zukommt. Die von solchen Unternehmungen abgeschlossenen Beförderungsverträge sind keine eigentlichen Frachtverträge im Sinne des HGB., da die Beförderung auf dem Luftwege eben weder eine Beförderung zu Lande noch zu Wasser ist. Vielmehr sind diese Verträge zunächst einmal nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 631 ff. BGB. als Werkverträge zu beurteilen. Wenn weiterhin das Luftfahrtunternehmen Kaufmann ist, sind die von ihm abgeschlossenen Güterbeförderungsverträge Handelsgeschäfte im Sinne der §§ 443 ff. HGB. Unter diesen Voraussetzungen wird eine analoge Anwendung der §§ 425ff. HGB. auf den Luftbeförderungsvertrag für zulässig erachtet, soweit sich nicht aus der Verschiedenheit zwischen Land- und Luftbeförderung etwas anderes ergibt[27]). Demnach steht nichts im Wege, auch bei der Beteiligung eines Luftfahrtunternehmens an dem Gütertransport mit durchgehendem Frachtbrief § 432 Abs. 2 HGB. anzuwenden.

Der Uebergabe von Gut und Frachtbrief entspricht auf der Seite des nachfolgenden Frachtführers die Annahme. Beides muß zusammenkommen, damit die Wirkungen des § 432 HGB. eintreten können. Eine Annahme liegt auch dann bereits vor, wenn ein Bevollmächtigter Gut und Frachtbrief in Empfang nimmt. Dieser Zeitpunkt der Annahme ist allein für das Zustandekommen eines Samtfrachtverhältnisses maßgebend. Gleichgültig ist also, wann und ob überhaupt eine Weiterbeförderung durch den nachfolgenden Frachtführer erfolgt[28]). Unter allen Umständen muß jedoch sowohl Gut wie Frachtbrief übergeben worden sein. Ein Samtfrachtverhältnis kommt also nicht zustande, wenn das Gut verloren gegangen und nur der Frachtbrief weitergegeben worden ist. Es genügt jedoch,

---

26) ROHG. Bd. 16 S. 139, Mittelstein zu § 26 BSchG. § 432 HGB. Anm. d, Staub § 432 Anm. 2, Eger Bd. 1 S. 31, Schlodtmann ZHR. 21 S. 384 ff. a. M. Dür.-Hach. § 432 II b, der auch für diesen Fall die Anwendbarkeit des § 432 HGB. verneint. Thöl III. S. 3, der § 432 für anwendbar hält, wenn der Binnentransport an erster Stelle steht. a. M. Schott S. 437.

27) Staub § 425 Anm. 6.

28) Vgl. die Beispiele bei Israel S. 17.

wenn ein Teil des Gutes vom nachfolgenden Frachtführer angenommen wird[29]).

Möglich ist auch, daß der Zeitpunkt der Annahme des Gutes mit der Annahme des durchgehenden Frachtbriefes nicht zusammenfällt, ohne daß dadurch eine andere Rechtslage als bei gleichzeitiger Annahme von Gut und Frachtbrief geschaffen würde[30]). Ferner erbringt die vorbehaltlose Annahme des Frachtbriefes Beweis dafür, daß auch das Gut übernommen ist, da in dessen Annahme zugleich ein Empfangsbekenntnis liegt. Auch wird durch die Annahme von Gut und Frachtbrief bewiesen, daß das angenommene Gut bei der Annahme die Quantität und die Beschaffenheit aufwies, wie sie im Frachtbrief verzeichnet ist[31]).

C. Der ursprüngliche Frachtbrief.

Der vom nachfolgenden Frachtführer angenommene Frachtbrief muß gemäß § 432 HGB. der ursprüngliche sein, um Samtfrachtführerrecht eintreten zu lassen. Der ursprüngliche Frachtbrief, der dann durch die Weitergabe die Bezeichnung als durchgehender Frachtbrief erhält, ist derjenige, welcher über den zwischen Absender und Hauptfrachtführer geschlossenen Frachtvertrag ausgestellt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, daß der weitergegebene Frachtbrief unbedingt die Originalurkunde sein muß; vielmehr ist der übergebene Frachtbrief auch dann noch ein ursprünglicher, wenn eine mit dem gesamten Inhalt des Originalfrachtbriefes erweislich identische Copie dem nachfolgenden Frachtführer übergeben wird[32]). Daraus folgt, daß die Ursprünglichkeit dann bereits nicht mehr vorhanden ist, wenn neben dem Originalfrachtbrief oder an dessen Stelle ein Frachtbrief übergeben wird, in dem bei materiell gleichem Inhalt in mehr oder weniger veränderter Form auf die Bestimmungen des Originales Bezug genommen wird, es sei denn, daß die Bezugnahme den Zweck hat, die Einheitlichkeit des Frachtverhältnisses zu kennzeichnen[33]). An-

29) OGH. Wien vom 3. 11. 98, E. E. 16, 111.
30) Makower § 432 Anm. III a 3 S. 1521, Rundnagel S. 182.
31) ROHG. Bd. 9 S. 439.
32) Dür.-Hach. § 432 Anm. 8, Eger Bd. 2 S. 41, Staub § 432 Anm. 6.
33) ROHG. Bd. 7 S. 219, Bd. 11 S. 209.

dererseits kann bei Weitergabe des Originales dieses seine Ursprünglichkeit verlieren und zu einem neuen Frachtbrief werden, der die Reihe der Samtfrachtführer unterbricht. Dies ist der Fall bei Aenderungen, die von einem beteiligten Frachtführer mit dem Absender vereinbart und auf dem Frachtbrief vermerkt werden. Bei Weitergabe eines solchen geänderten Frachtbriefes kann zwischen den mit diesem das Gut transportierenden Frachtführern wiederum ein Samtfrachtverhältnis entstehen[34]). Aenderungen jedoch, die ohne Zustimmung des Absenders vorgenommen werden, sind für das Verhältnis zum Absender völlig bedeutungslos, da der Frachtführer zu einer eigenmächtigen Aenderung des Inhaltes eines zwischen zwei anderen Personen abgeschlossenen Vertrages oder zum Abschluß eines neuen Frachtvertrages im Namen des Absenders garnicht ohne besondere Ermächtigung befähigt ist. Selbst wenn also mit einem solchen einseitig abgeänderten Frachtbriefe die Beförderung von Frachtführern ausgeführt wird, die hinsichtlich der Ursprünglichkeit des Frachtbriefes gutgläubig sind, so befördern sie doch nach den Bestimmungen des zwischen Absender und Hauptfrachtführer abgeschlossenen Vertrages[35]). Irrig ist also die Ansicht Schotts[36]), daß in einem solchen Falle der den Frachtbrief eigenmächtig abändernde Frachtführer durch dessen Weitergabe mit seinen Nachmännern im Namen des Absenders neue Frachtverträge gemäß dem Inhalt des abgeänderten Frachtbriefes abschließt. Eine einseitige Abänderung kann nur für das Regreßverhältnis der Frachtführer untereinander Bedeutung haben, etwa wenn bei Annahme durch einen nachfolgenden Frachtführer ein festgestelltes Gewichtsmanko oder eine Beschädigung auf dem Frachtbriefe vermerkt wird. Einen Ausschluß der Haftung gegenüber dem Absender für den auf der Strecke der Vormänner entstandenen Schaden kann ein solcher einseitiger Vermerk niemals bewirken[37]). Daß der weiterzugebende Frachtbrief der ursprüngliche sein muß, besagt aber nicht etwa, daß dieser lediglich das Verhältnis vom Absender zum Hauptfrachtführer beurkunden darf.

34) Schott S. 440, Lehm.-Ring § 432 Nr. 6, Dür.-Hach. § 432 Anm. 7.

35) Eger Bd. 2 S. 44, Thöl Bd. 3 S. 56.

36) Schott S. 440.

37) Aeltere Literatur zur Frage der Wirkung einseitiger Abänderungen zitiert Jäckel S. 51.

Vielmehr ist es auch möglich, daß in diesem Frachtbrief die unter Umständen verschiedenen Beförderungsbestimmungen der nachfolgenden Frachtführer auf das Verhältnis zwischen Absender und Samtfrachtführern für anwendbar erklärt werden.

Die gleiche Bedeutung wie der durchgehende Frachtbrief hat ein anderes frachtrechtliches Papier, nämlich der Ladeschein, auf dessen Ausstellung der Frachtführer zwar keinen Anspruch hat, der aber gemäß § 444 HGB. ausgestellt werden kann. Wenn ein Frachtführer das Gut einem anderen zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung übergibt, „wird der nachfolgende Frachtführer, der das Gut auf Grund des Ladescheins übernimmt, nach Maßgabe des Scheines verpflichtet". Die praktisch größte Bedeutung dieser Vorschrift liegt auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt, wo der Ladeschein üblich ist. In § 26 B.Sch.G. werden auch ausdrücklich die §§ 432, 449 HGB. auf das Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft für anwendbar erklärt. Der Unterschied des § 449 von § 432 HGB. ist der, daß die rechtliche Wirkung des § 449 unabhängig davon ist, ob das Gut mit einem durchgehenden Frachtbrief oder einem Teilfrachtbrief oder ganz ohne Frachtbrief weitergegeben wird[38]). Die Aehnlichkeit beider Bestimmungen besteht darin, daß ebenso auf Grund des § 449 wie des § 432 ein Gesamtschuldverhältnis der beteiligten Frachtführer entsteht[39]). Im Falle des § 449 besteht dies jedoch auf Grund der §§ 446 Abs. 1, 447 HGB. zunächst nur gegenüber dem zum Empfange Legitimierten. Dem Absender haften infolge § 446 Abs. 2 die Beteiligten nur dann als Samtfrachtführer, wenn der Transport zugleich gemäß § 432 HGB. mit einem durchgehenden Frachtbriefe erfolgt[40]).

III. Die Rechtswirkungen der Samthaftung.

A. Eintritt in den Frachtvertrag.

Gemäß § 432 Abs. 2 entsteht zwischen dem Samtfrachtführer und dem Absender hinsichtlich des Inhalts der Verpflichtung des Samtfrachtführers ein gleiches Schuldverhältnis wie zwischen Absender und Hauptfrachtführer. Dies bedeutet jedoch nicht etwa, daß neben dem Ver-

38) Ritter § 449 S. 697 Anm., Makower § 449 Anm. 1 S. 1570.
39) Dür.-Hach. § 449 Anm. 3, Brand § 449 Anm. S. 1034.
40) Makower § 449 Anm. 3 S. 1570.

tragsverhältnis zwischen Absender und Hauptfrachtführer ein zweites Schuldverhältnis kraft Gesetzes zwischen Absender und nachfolgendem Samtfrachtführer entsteht. Vielmehr kann man die eindeutigen Worte des Gesetzes nicht anders auffassen, als daß der Samtfrachtführer ohne Rücksicht auf den Willen der Beteiligten in den durch Konsens entstandenen Obligationsnexus zwischen Absender und Hauptfrachtführer eintritt und genau die gleiche Stellung erlangt, als hätte er selbst tatsächlich neben dem Hauptfrachtführer mit dem Absender kontrahiert.

Ueber die Frage, wie das Zustandekommen dieser Verpflichtung juristisch zu konstruieren sei, bestehen die verschiedensten Ansichten. In den Protokollen (S. 4741) wird dem Absender der Wille unterstellt, daß er in die Uebertragung des Vertragsverhältnisses an andere Frachtführer einwillige und diesen den Abschluß eines solchen Vertrages offeriere. In der Annahme von Gut und Frachtbrief liege dann die konkludente Handlung, durch die diese Offerte des Absenders angenommen werde. Endemann konstruiert diesen Vorgang als vollständige aktive und passive Cession eines schon bestehenden Obligationsverhältnisses ohne Delegation[41]). Von Schott wird die Meinung vertreten, daß durch die Annahme von Gut und Frachtbrief sukzessiv und stillschweigend ein Vertrag zwischen dem Absender einerseits und sämtlichen Frachtführern andererseits zustande komme[42]). Zu erwähnen ist noch die Konstruktion Cosacks des Inhalts, daß der erste Frachtführer den alten Frachtvertrag im Namen des Absenders und als dessen Stellvertreter auf den Nachmann erstreckt[43]).

Alle diese Konstruktionen versuchen, das Eintreten in den Vertrag nach den Grundsätzen über die rechtsgeschäftliche Entstehung einer Verpflichtung zu konstruieren. Die gemeinsame Grundlage dieser Versuche ist die Auffassung, daß in der Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief der Wille des Samtfrachtführers zum Ausdruck kommt, mit dem Absender kontrahieren und sich ihm zur Ausführung des Transportes verpflichten zu wollen. Das Gesetz läßt jedoch auf Grund der bloßen Tatsache der An-

41) Endemann S. 637, ebenso Eger Bd. 2 S. 32, vgl. auch Pr. Ob. Trib. XII 598.

42) Schott S. 439, ebenso ROHG. 24, 210.

43) Cosack S. 381, vgl. Eger EVO. § 100 Nr. 532, Rosenthal S. 49, 278.

nahme von Gut und Frachtbrief das direkte Verhältnis zum Absender entstehen ohne Rücksicht darauf, ob überhaupt ein diesbezüglicher oder gar ein entgegengesetzter Wille vorhanden ist. Das direkte Verhältnis zwischen Absender und Samtfrachtführer entsteht also ex lege[44]). Reichel konstruiert diesen Vorgang als eine kraft Gesetzes eintretende kumulative Schuldübernahme — Nachmitübernahme —, durch die ein praktisch zweckmäßiges Gesamtschuldverhältnis geschaffen werden soll[45]). Hiermit wird jedoch meines Erachtens nur die Rechtswirkung des § 432 HGB. hinsichtlich der Schuldnerstellung der Samtfrachtführer getroffen, während doch diese nach dem Gesetz nicht nur in die Verpflichtung sondern in den ganzen Vertrag eintreten, also auch im Rahmen der Rechte eines Frachtführers eine Gläubigerstellung erlangen[46]). Denn, obgleich das Gegenteil feststeht, gilt es so, als habe mit dem ursprünglichen Absender jeder der Frachtführer den aus dem Frachtbrief ersichtlichen Frachtvertrag seinem vollen Inhalt nach selbständig, d. h. für sich allein unabhängig von den anderen abgeschlossen[47]). Eine solche Gesetzesbestimmung stellt eben eine im Verkehrsinteresse gebildete Rechtsanomalie dar, die sich der Möglichkeit einer Einordnung unter die unserem Recht bekannten Rechtsformen entzieht. Aus der Ablehnung jener Auffassung, daß in der Annahme von Gut und Frachtbrief ein Vertragswille zum Ausdruck komme, ergibt sich einmal, daß die Vorschriften des BGB. über die Rechtsgeschäfte auf diese Tathandlung nicht anwendbar sind. Wenn hiermit gesagt ist, daß die Rechtsfolge der Haftung für die gesamte Beförderung von den Vorstellungen der beiden Frachtführer über die Bedeutung der Uebergabehandlung als solcher unabhängig ist, so bedeutet dies jedoch nicht, daß diese Haftung auch dann eintritt, wenn mit Uebergabe und Annahme von Gut und Frachtbrief gar keine rechtserhebliche Willensbetätigung der beiden Frachtführer verbunden ist. Vielmehr tritt die Rechtsfolge

44) So auch Thöl S. 56, Baumann S. 45, Gärner S. 22.

45) Reichel, Die Schuldmitübernahme 1909, S. 119, vgl. auch Lewin S. 24 ff.

46) Ueber die Gläubigerstellung der Samtfrachtführer vgl. Rundnagel S. 185, Dür.-Hach. § 432 Anm. 14, Makower § 432 Anm. III. 3 b, Ritter § 432 Anm. 3, ROHG. Bd. 24 S. 211, Brand § 432 Anm. 2 S. 1014, Baumann S. 52, Knappe S. 14, Strieth. Arch. 63, 312, E. E. 28, 335.

47) Thöl S. 56.

des § 432 Abs. 2 HGB., wie bereits ausgeführt[48]), nur dann ein, wenn der vorhergehende Frachtführer „zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung“ das Gut dem nachfolgenden übergibt. Da diese Zweckbestimmung der Uebergabe des Gutes nicht etwa durch einseitige Erklärung eines der beiden Frachtführer sondern nur durch Vereinbarung getroffen werden kann, so ist also für die Anwendbarkeit des § 432 Abs. 2 HGB. außer der Tathandlung der Uebergabe und Annahme noch das Vorliegen eines Vertrages Voraussetzung, durch den der nachfolgende Frachtführer verpflichtet wird, die vom Annahmefrachtführer übernommene Beförderung auszuführen. Das Schuldverhältnis zwischen dem nachfolgenden Samtfrachtführer und dem Absender entsteht also zwar ex lege, hat jedoch das Bestehen eines Vertrages zwischen dem übergebenden und dem annehmenden Frachtführer zur Voraussetzung.

Auf diese Weise sind doch die Vorschriften über die Rechtsgeschäfte auf die Entstehung der obligatio ex lege von Einfluß. Wenn z. B. der nachfolgende Frachtführer zur Uebernahme des Gutes nur durch eine arglistige Täuschung seitens seines Vormannes veranlaßt worden ist, so könnte er nach jener abzulehnenden Meinung, welche in der Uebernahme den Ausdruck des Willens zum Vertragsschluß mit dem Absender erblickt, sich von seiner Verpflichtung gegenüber dem Absender dadurch befreien, daß er die in der Annahme von Gut und Frachtbrief enthaltene Vertragserklärung gemäß § 123 BGB. anficht. Nach der hier vertretenen Auffassung ist jedoch eine solche Anfechtung der Uebernahme nicht möglich, da auf diese Tathandlung die Vorschriften über die Rechtsgeschäfte nicht anwendbar sind. Dagegen kann der Vertrag, durch den er sich dem Vormanne zur weiteren Ausführung der von diesem übernommenen Beförderung verpflichtete, angefochten werden. Mit der Nichtigkeit dieses Vertrages fällt aber auch eine Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 432 Abs. 2 HGB. rückwirkend weg, sodaß auch auf diese Weise keine Haftung gegenüber dem Absender mehr besteht.

Abgesehen von diesen Fällen, in denen es sich um die Bedeutung der Annahmehandlung als solcher handelt, ergeben sich jedoch aus der Verschiedenartigkeit der Auffassungen über deren rechtliches Wesen keine verschiedenen Folgerungen über deren rechtliche Wirkung.

48) S. 10, 12.

An die Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief knüpft § 432 Abs. 2 HGB. einmal die Rechtswirkung des Eintrittes des nachfolgenden Frachtführers in den Frachtvertrag gemäß dem ursprünglichen Frachtbrief. Eine vom nachfolgenden Frachtführer etwa abgegebene Erklärung, durch welche diese Rechtsfolge ausgeschlossen werden soll, vermag nicht den Eintritt seiner Beförderungsverpflichtung zu verhindern. Eine Verhinderung des Eintrittes der Samthaftung wäre nur durch Abschluß eines neuen Vertrages mit dem Absender möglich. Die nachfolgenden Frachtführer treten jedoch nicht etwa schlechthin in den Frachtvertrag ein, sondern gemäß dem Frachtbrief. Dieser ist also mit allen Klauseln und besonderen Bedingungen allein maßgebend für alle Verpflichtungen des Samtfrachtführers[49]). Wenn also der Frachtbrief den Inhalt des zwischen Absender und Hauptfrachtführer geschlossenen Vertrages unrichtig wiedergibt, so ändert dies an der frachtbriefgemäßen Verpflichtung des Samtfrachtführers selbst dann nichts, wenn ihm dies bekannt war[50]). Der Samtfrachtführer hat keinen Gegenbeweis gegen den Frachtbrief, eine praesumtio iuris et de iure spricht für die richtige Wiedergabe des ursprünglichen Frachtvertrages[51]). Ferner folgt aus dem Eintritt gemäß dem Frachtbrief, daß der Samtfrachtführer für den Transport von der Versandstation bis zur Zielstation, also nicht nur für den Transport auf seiner eigenen Strecke sondern auch für den von seinen Vor- und Nachmännern ausgeführten Transport verantwortlich ist. Wird ein Samtfrachtführer also für einen Schaden in Anspruch genommen, der nicht während des von ihm selbst ausgeführten Transportes entstanden ist, so kann er nicht einwenden, daß ein anderer den Schaden verschuldet habe. Vielmehr muß er für den Schaden einstehen, als ob er selbst auf der gesamten Strecke, also auch auf der Strecke befördert habe, auf der der Schaden entstanden ist. Andererseits haftet der Samtfrachtführer nur, soweit es sich um die Ausführung des Frachtvertrages handelt, also nicht für schädigende Handlunlungen vor oder bei Abschluß oder nach Erfüllung des Frachtvertrages[52]). Die Einheitlichkeit des Frachtvertrages

49) ROHG. Bd. 7 S. 102, Busch Arch. Bd. 27 S. 175.
50) Müller-Erzbach S. 616, Lehm.-Ring S. 332, § 432 Nr. 3.
51) Makower S. 1405, Jäckel S. 53.
52) Dür.-Hach. § 432 Anm. 13, Busch Arch. Bd. 16 S. 280, RG. Bd. 48 S. 108, a. M. Schott S. 441.

zwischen Absender einerseits und Hauptfrachtführer und übrigen Samtfrachtführern andererseits wird ferner dadurch nicht berührt, daß in dem Frachtbrief bereits auf die verschiedenen Beförderungsbestimmungen Bezug genommen wird, und diese dadurch zum Bestandteil des Frachtvertrages gemacht werden[53]).

B. Uebernahme der selbständigen Beförderungspflicht.

Als weitere Folge des Eintrittes in den Frachtvertrag übernimmt der nachfolgende Frachtführer die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalt des Frachtbriefes auszuführen. (§ 432 Abs. 2 Halbsatz 2). Hier wird also noch einmal ausdrücklich festgestellt, was oben bereits gelegentlich der Erörterung des Eintritts in den Frachtvertrag ausgeführt wurde. Um die Selbständigkeit der Verpflichtung des Samtfrachtführers zweifelsfrei erkennen zu lassen, ist auch der im ADHGB. Art. 401 vorhanden gewesene Zusatz: „und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen", im neuen HGB. weggelassen worden, um eine Auslegung dieser Verpflichtung als Bürgschaft zu vermeiden[54]). Da die Samtfrachtführer nach dem Inhalt des Frachtbriefes zur Beförderung über die Gesamtstrecke verpflichtet sind, haften sie also nicht nur wie bereits ausgeführt für den auf den Strecken der Vor- und Nachmänner entstandenen Schaden, sondern können auch vom Absender direkt auf Erfüllung des gesamten Frachtvertrages in Anspruch genommen werden[55]).

C. Das Gesamtschuldverhältnis unter den beteiligten Frachtführern.

Durch die Bestimmungen des § 432 Abs. 2 HGB. wird ein Gesamtschuldverhältnis im Sinne des § 421 BGB. zwischen allen beteiligten Frachtführern geschaffen. Denn einmal schulden alle selbständig die ganze Transportleistung, es liegt also eine Mehrheit von Schuldverhältnissen und Einheit der Leistung vor. Ferner ist der Gläubiger nur ein-

53) Dür.-Hach. § 432 Anm. 7, ROHG. Bd. 3 S. 62, Bd. 21 S. 59.
54) Denkschrift S. 278, Goldmann § 432 I S. 1751.
55) Vgl. ROHG. Bd. 24 S. 210.

mal zu fordern berechtigt. Damit sind die Voraussetzungen des in § 421 BGB. aufgestellten Begriffes der Gesamtschuldnerschaft gegeben. Auch der Hauptfrachtführer ist immer Gesamtschuldner, denn eine unerläßliche Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 432 Abs. 2 HGB. ist ja die Uebernahme des ganzen Transportes durch den Hauptfrachtführer[56]). Das Bestehen eines Gesamtschuldverhältnisses unter den beteiligten Frachtführern ist jedoch nicht unbestritten. Es ist dagegen geltend gemacht worden, daß der jeweils vorhergehende Frachtführer bereits über seine Strecke transportiert, also bereits erfüllt haben müsse, ehe der nachfolgende zum Weitertransport verpflichtet werden könne. Dieser könne jedoch nicht mehr das schulden, was sein Vorgänger bereits geleistet habe. Es fehle demnach an dem Erfordernis, daß una eademque res in obligatione ist, da jeder Frachtführer etwas anderes zu leisten habe als die vorhergehenden. Dieses einer Gesamtschuldnerschaft ähnliche Verhältnis sei jedoch die Grundlage eines Gesamthaftungsverhältnisses, da alle Frachtführer für den ganzen Schaden, der bei dem Transport auf der Gesamtstrecke entstehen kann, haften, also im konkreten Falle die Einheit der Schuld vorhanden sei[57]).

Bei dieser Betrachtungsweise wird m. E. übersehen, daß der Frachtvertrag begrifflich ein Werkvertrag ist, bei dem eine Erfüllung erst dann vorliegt, wenn das Werk fertiggestellt, hier also das Gut am Endziel abgeliefert ist. Der Frachtführer, der das Gut vorher einem anderen weitergibt, hat also den Vertrag, der ihn zur Beförderung bis an das Endziel verpflichtet, nicht erfüllt. Die von ihm vollbrachte tatsächliche Arbeitsleistung ist in diesem Zusammenhang ohne rechtliche Bedeutung. Damit entfallen die Bedenken gegen die Einheit der Schuld, da der nachfolgende Frachtführer eben die gesamte zur Zeit seines Eintrittes noch nicht erfüllte Verpflichtung zur Herstellung des Werkes übernimmt. Daß er eine geringere Arbeitsleistung zu vollbringen hat, als sein Vormann auszuführen gehabt hätte, ändert nichts daran, daß er ebenso wie sein Vormann zur Herstellung des ganzen Werkes, d. h. zur Ablieferung des Gutes an der Zielstation verpflichtet ist. Es liegt also durchaus eine Einheit der Schuld vor, und es ist damit ein Ge-

56) Vgl. die ausführliche Begründung bei Eger II S. 34.
57) Hilscher a. a. O., Knappe S. 13 ff.

samtschuldverhältnis unter den beteiligten Frachtführern vorhanden.

Der Grund für die Schaffung eines Gesamtschuldverhältnisses ist offenbar der, dadurch, daß allen beteiligten Frachtführern die Haftung für den ganzen Transport auferlegt wird, eine möglichst große Sicherheit für den Absender zu schaffen, dessen Gut durch den Frachtführerwechsel besonders gefährdet wird. Eine andere Begründung ist die, daß ein solcher Transport beweisrechtlich als unteilbare Leistung erscheint, da der Ersatzberechtigte nicht beweisen kann, daß der von ihm in Anspruch genommene Samtfrachtführer tatsächlich den Schaden verschuldet hat, und daß deshalb die „Verschmelzung der verschiedenen Frachtführer zu einer Schuldnerpersönlichkeit" erforderlich ist[58]). Beide Meinungen führen zu dem selben Ergebnis, daß die gemäß § 432 HGB. gemeinsam haftenden Frachtführer eine Zweckgemeinschaft bilden, die ja als Kriterium für das Vorhandensein eines echten Gesamtschuldverhältnisses erachtet wird. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß der erste Frachtführer kraft Vertrages, die nachfolgenden aber kraft Gesetzes für die ganze Beförderung haften; denn auch bei Verschiedenheit des Entstehungsgrundes der Verpflichtung kann ein echtes Gesamtschuldverhältnis vorliegen. Auch die Unterschiede hinsichtlich des Zeitpunktes der Entstehung der einzelnen Verpflichtungen verhindern nicht ein Gesamtschuldverhältnis; denn für dieses ist begrifflich nicht nötig, daß die Beteiligten zur selben Zeit und von einander wissend in die Zweckgemeinschaft eingetreten sind.

Wesentliche Voraussetzung ist jedoch die Einheit der Leistungsverpflichtung; ein Gesamtschuldverhältnis ist also nur dann vorhanden, wenn jeder beteiligte Frachtführer für den ganzen Transport nach dem selben Haftungsmaß einzustehen hat. Wenn also einer der Frachtführer auf Grund einer ausdrücklichen im ursprünglichen Frachtbrief enthaltenen Vereinbarung in anderer Weise als die übrigen haftet, so steht dieser außerhalb des Gesamtschuldverhältnisses, obgleich auch er für den gesamten Transport haftet. Das gleiche gilt für den Annahmefrachtführer, der hinsichtlich seiner Haftung mit dem Absender besondere mündliche Abreden getroffen hat. Es ist jedoch durchaus möglich, daß alle Frachtführer für den Transport auf den

58) Müller-Erzbach S. 616.

einzelnen Teilstrecken nach verschiedenen Grundsätzen haften. Unter welchen Voraussetzungen diese Rechtslage eintreten kann, ist später in anderen Zusammenhängen zu erörtern. Hier interessiert nur, daß auch in diesen Fällen ein Gesamtschuldverhältnis besteht, da jeder einzelne Frachtführer für die Beförderung unter genau denselben Voraussetzungen und in demselben Umfange haftet wie die anderen, nur das von allen zu vertretende Haftungsmaß wechselt je nachdem, wo das Gut sich gerade befindet. Die Haftung jedes Samtfrachtführers ist eine für alle gleiche Gesamthaftung.

Das Wesen dieses durch § 432 Abs. 2 HGB. geschaffenen Gesamtschuldverhältnisses weicht von dem im BGB. aufgestellten Grundsatz der Solidarobligation erheblich ab. Daß zunächst einmal das BGB. von diesem Grundsatz bezüglich des Wesens des Gesamtschuldverhältnisses ausgeht, ist daraus ersichtlich, daß gemäß § 425 BGB. andere Tatsachen als die in § 422 BGB. aufgezählte Erfüllung, Leistung an Erfüllungsstatt, Hinterlegung und Aufrechnung grundsätzlich nur für und gegen den Gesamtschuldner wirken, in dessen Person sie eintreten. Wenn also z. B. zwei Frachtführer sich gemeinsam gegenüber dem Absender zur Beförderung eines Gutes verpflichten, so haften sie für die Ausführung der Beförderung zwar beide als Gesamtschuldner; der Absender kann die ganze Vertragsleistung entweder von jedem einzeln oder von beiden zugleich fordern. Wenn jedoch durch Verschulden des einen Frachtführers das Gut beschädigt wird, so wirkt gemäß § 425 BGB. dieses Verschulden des einen nur gegen ihn, und der Absender kann nur ihn aus dem Vertrage auf Schadensersatz in Anspruch nehmen[59]).

Wie bereits ausgeführt ist es jedoch für das durch § 432 Abs. 2 HGB. geschaffene Gesamtschuldverhältnis wesentlich, daß jede Handlung eines Gesamtschuldners, welche den Inhalt der Leistungsverpflichtung zu beeinflussen geeignet ist — Verschulden, Verzug, Unmöglichkeit der Leistung —, gegen alle wirkt. Hier liegt also der in § 425 Abs. 1 BGB. als Ausnahme behandelte Fall vor, daß sich „aus dem Schuldverhältnis etwas Anderes ergibt", als aus

59) Eine Inanspruchnahme des anderen Frachtführers aus dem Frachtvertrag wäre nur auf dem Wege über § 278 BGB., § 431 HGB. möglich, wenn der schuldhaft handelnde Frachtführer zugleich Erfüllungsgehilfe des anderen ist.

dem Grundsatz der Solidarobligation zu folgern wäre. Das durch § 432 Abs. 2 HGB. geschaffene Gesamtschuldverhältnis steht danach in seinem Wesen der römisch-rechtlichen Korrealobligation insofern näher, als nicht nur Erfüllung und Erfüllungssurrogate sondern auch Verschulden, Verzug und Unmöglichkeit der Leistung objektiv gegen alle Gesamtschuldner wirken[60]).

Ein Gesamtschuldverhältnis liegt jedoch trotz Uebernahme der gesamten Beförderung durch den Annahmefrachtführer und trotz Uebergabe und Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief dann nicht vor, wenn etwa der Frachtbrief den Inhalt hat, daß jeder beteiligte Frachtführer für die Gesamtstrecke nur nach seinem besonderen gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsmaß einzustehen hat. In diesem Falle würde zwar gemäß § 432 Abs. 1 und 2 jeder Beteiligte für die gesamte Beförderungsstrecke haften, jedoch fehlte die Einheit der Leistungsverpflichtung[61]).

Die Anwendung der §§ 420 ff. BGB. ergibt einmal, daß es im Belieben des Absenders steht, ob er alle Samtfrachtführer gleichzeitig oder jeden einzeln auf das Ganze oder einen Teil in Anspruch nehmen will. (§ 421 BGB.)

In Abweichung von dem in § 425 BGB. ausgesprochenen Grundsatz wirken Verzug, Verschulden und Unmöglichkeit der Leistung des einen gegen alle. Einem Ersatzanspruch gegenüber kann der belangte Samtfrachtführer also nicht geltend machen, daß der Schaden nicht durch ihn verschuldet sei oder daß er das Gut bereits mit einem Qualitäts- oder Quantitätsmangel übernommen habe[62]). Er haftet eben für fremdes Verschulden so, als ob er den ganzen Transport selbst ausgeführt und den Schaden selbst verschuldet hätte. Um dem Anspruch wirksam begegnen zu können, müßte er vielmehr nachweisen, das weder er noch alle anderen Samtfrachtführer den Schaden bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers abwenden konnten. Andererseits wirkt die Erfüllung durch einen Samtfrachtführer gemäß § 422 Abs. 1 BGB. für alle Frachtführer;

60) Alterius factum alteri quoque nocet. Dig. 45, 2, 18. Diese Rechtswirkung der Korrealobligation ist zwar nicht unbestritten, ist jedoch herrschende Lehre. Vgl. Dernburg, Pandekten Bd. 2 § 73, 2 und Anm. 5.

61) Vgl. Biensfeld „Die Haftung beim Gesamtschuldverhältnis". Seufferts Blätter für Rechtsanwendung Bd. 78 S. 307 ff.

62) Busch Arch. Bd. 22 S. 32, ROHG. Bd. 11 S. 209.

das gleiche gilt von der Hinterlegung etwa im Falle des § 437 Abs. 2 HGB. und von der Aufrechnung und Leistung an Erfüllungsstatt. Ein zwischen dem Absender und einem Samtfrachtführer vereinbarter Erlaß wirkt gemäß § 423 BGB. dann für alle, wenn deren Befreiung beabsichtigt war. Diese Bestimmung ist ferner analog auf den Fall anzuwenden, daß der Absender mit einem der Samtfrachtführer eine Minderung der Haftung vereinbart; die Haftungsminderung gilt nur dann auch für die anderen Samtfrachtführer, wenn dies dem tatsächlichen Willen der beiden Kontrahenten entspricht. Im übrigen wirken andere Ereignisse wie die in § 425 Abs. 2 BGB. aufgezählten nur für und gegen den, in dessen Person sie eintreten.

Infolge der Stellung der Samtfrachtführer gegenüber dem Absender als Gesamtschuldner bilden diese unter einander eine durch die Annahme von Gut und durchgehendem Frachtbrief seitens eines neuen Frachtführers sich sukzessiv erweiternde Haftungs- oder Gefahrengemeinschaft[63]). Während dem Absender der von ihm in Anspruch genommene Samtfrachtführer ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden Ersatz leisten muß, bestimmt das Gesetz, daß innerhalb der Haftungsgemeinschaft grundsätzlich der schuldige Samtfrachtführer für den Schaden aufzukommen hat. Gegen diesen hat der Ersatzleistende ein durch § 432 Abs. 3 HGB. im einzelnen genau geregeltes Rückgriffsrecht.

63) Müller-Erzbach S. 616.

Zweiter Teil:

Das Eisenbahn=Samtfrachtgeschäft.

I. Das eigentliche Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft.

A. Voraussetzungen.

Das gleiche Rechtsgebilde, wie es § 432 HGB. ganz allgemein für das Zusammenwirken mehrerer Frachtführer schafft, ist für den praktisch wichtigsten Frachtführer, nämlich für die Eisenbahn in einer deren Sonderstellung entsprechenden Weise geregelt. Diese Abweichungen ergeben sich nicht nur aus der einzelnen, die Beförderung durch mehrere Bahnen behandelnden Bestimmung des § 96 EVO., sondern folgen auch allgemein aus der in vielem vom gewöhnlichen Frachtführer so verschiedenen rechtlichen Stellung der Eisenbahn. Da ist einmal die Bestimmung zu erwähnen, die dazu beiträgt, daß das Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft von weit größerer Bedeutung für den Verkehr ist als das gewöhnliche Samtfrachtgeschäft. Während der Binnenfrachtführer nach freiem Belieben die Ausführung eines Transportes mit durchgehendem Frachtbrief übernehmen oder ablehnen kann, ist die Eisenbahn durch § 453 HGB. und § 53 EVO. gesetzlich verpflichtet, Güterbeförderungen nicht nur für die eigene Strecke sondern nach allen Eisenbahnstationen zu übernehmen, und das Gut ohne Abschluß eines neuen Frachtvertrages an die nachfolgenden Bahnen weiterzugeben. Der Kreis der durch diese Bestimmung zur Uebernahme von durchgehenden Transporten verpflichteten Bahnen ist durch § 1 EVO. begrenzt. Die Vorschriften der EVO. finden nämlich nur auf Eisenbahnen Anwendung, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Nur unter diesen ist also ein Samtfrachtgeschäft im Sinne des § 96 Abs. 2 EVO. möglich. Keine Eisenbahnen im Sinne der EVO. sind einmal die nur Privatzwecken dienenden Bahnen, wie z. B. Privatanschlußbahnen, Hafenbahnen usw., ferner aber auch die Kleinbahnen[64]). Die Transporte auf diesen Bahnen unterliegen den Vorschriften des 6. und 7. Abschnittes des 3. Buches HGB. Wo in diesen auf die EVO. verwiesen ist, sind gemäß § 473 HGB. die Beförderungsbestimmungen der betreffenden Kleinbahn anzuwenden.

64) Vgl. Preuß. Ges. vom 28. 7. 1892.

Wird die Beförderung eines Gutes von einer Großbahn und einer Kleinbahn je zu einem Teil ausgeführt und sind von diesen keine direkten Tarife vereinbart worden, so werden in der Regel zwei getrennte Frachtverträge abgeschlossen. Ein Gut, dessen Beförderungsziel eine Kleinbahnstation ist, gelangt nur in der Weise zur Auflieferung bei der Großbahn, daß im Frachtbrief die letzte Großbahnstation gemäß § 56 Abs. 1 b als Bestimmungsstation und die Kleinbahnstation lediglich als Bestimmungsort im Sinne des § 56 Abs. 1 c EVO. erscheint. Der Frachtvertrag der Großbahn endet in diesem Falle auf der Uebergangsstation[65]). Die Uebergabe des Gutes an die Kleinbahn erfolgt nur zum Abschluß eines neuen Frachtvertrages für den Absender, dem die Großbahn hierfür gemäß § 75 Ziff. 6 EVO. wie ein Spediteur haftet. Nehmen Kleinbahnen Güter an, deren Ziel eine Großbahnstation ist, so pflegt zwar das Gut mit einem Großbahnfrachtbrief aufgeliefert zu werden. Nach dem Erlaß des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten vom 9. Juni 1894 ist jedoch die staatliche Eisenbahnverwaltung angewiesen worden, im Verkehr mit Kleinbahnen nur Frachtbriefe anzunehmen, welche in Gemäßheit des § 56 EVO. ausgestellt und nach § 61 EVO. mit dem Stempel der Großbahnversandstation versehen sind. Demzufolge läßt der äußere Hergang der Annahme durch die Kleinbahn erkennen, daß darin keine Uebernahme der Beförderung für die gesamte Transportstrecke liegt. Die Kleinbahn setzt nämlich ihre Annahmezeichen nicht etwa in das im Großbahnfrachtbrief hierfür vorgesehene Rechteck, sondern läßt dieses für die Eintragung des Annahmestempels der Großbahnübergangsstation frei. Sie befördert eben nur Gut und Frachtbrief an die Großbahn und liefert dort die Sendung für den Absender wie jeder Dritte auf. Hiernach übernimmt die Kleinbahn die Beförderung als Zwischenfrachtführer nur für ihre Strecke. Es wird also im Wechselverkehr zwischen Groß- und Kleinbahn so verfahren, daß zwei getrennte Frachtverträge geschlossen werden und infolgedessen eine Transportgemeinschaft nicht entstehen kann[66]).

65) Sperber a. a. O., a. M. Schulz a. a. O.

66) Rundnagel Haftung S. 28 Ziff. 3 Abs. 2, RG. Bd. 105 S. 347, OLG. Stettin vom 9. 11. 1922, 4 U 268/22; OLG. Naumburg v. 9. 7. 1923, 1 U 167/22; OLG. Breslau v. 16. 10. 1924 4 U 76/24. a. M. OLG. Celle v. 6. 3. 1923 6 U 105/22. Vgl. auch OLG. Frankfurt a. M. in JW. 1924 S. 1187 Nr. 21.

Es bestehen jedoch Bestrebungen auf der Seite der Kleinbahnverwaltungen, für die nicht dem allgemeinen, wohl aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen) Transportgemeinschaften gemäß § 96 EVO. mit Großbahnen eingehen zu können. Als die neue EVO. im Entwurf vorlag, hat der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen e. V. (jetzt Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V.) am 28. 2. 28 an den Reichsverkehrsminister eine Eingabe gerichtet mit dem Antrage, durch eine Neufassung des § 1 Abs. 1 EVO. auch die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in den Geltungsbereich der EVO. aufzunehmen. Zu diesem Antrage hat die Reichsbahnverwaltung in einem Bericht Stellung genommen, der in der 14. Sitzung des Unterausschusses für den Güterverkehr in Erfurt am 20./21. 2. 1929 erstattet wurde. Hier ist neben hauptsächlich wirtschaftlichen und betriebstechnischen auch aus zutreffenden rechtlichen Gründen die Möglichkeit einer solchen Aufnahme der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in den Geltungsbereich der EVO. verneint. Die Befugnis der Reichsregierung zum Erlaß eisenbahnrechtlicher Verkehrsverordnungen gründet sich auf Art. 91 R.V. Die formelle und materielle Zuständigkeit des Reichs zum Erlaß von Rechtsverordnungen kann aber nicht über den Rahmen seiner Zuständigkeit zum Erlaß von Gesetzen hinausgehen. Das hier in Frage kommende Gesetzgebungsrecht des Reichs ist aber durch Art. 7 Ziff. 19 R.V. erschöpfend geregelt. Nach diesem hat das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr handelt. Danach ist die Zuständigkeit des Reichs auf die Bahnen des allgemeinen Verkehrs beschränkt, umgekehrt also für Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs (Kleinbahnen) die Landesgesetzgebung ausschließlich zuständig geblieben[67]). Da nun die Kleinbahnen nach dem Antrag einer reichsgesetzlichen Reglung unterworfen werden sollen, so könnte der Zusatz zu § 1 EVO. von der Reichsregierung erst nach Aenderung des Art. 7 Z. 19 R.V. erlassen werden. Daß man eine solche Aenderung vornehmen wird, ist wenig wahrscheinlich. Auch aus Art. 7 Ziff. 1 R.V. ließe sich die Zuständigkeit des Reiches nicht herleiten, da die EVO. nicht nur bürgerliches sondern auch öffentliches Recht

67) Fritsch S. 44, 342.

(§ 7 Ordnungsvorschriften, § 15 Abs. 4, § 17 Abs. 3 Rauchverbot) enthält. Eine Aenderung des gegenwärtigen Rechtszustandes, daß eine Transportgemeinschaft gemäß § 96 EVO. nur zwischen Großbahnen entstehen kann, ist danach auf diesem Wege nicht zu erwarten.

Für den Frachtverkehr auf den der EVO. unterstehenden Bahnen wird die gleiche gesamtschuldnerische Haftung der am Transport beteiligten Bahnen wie durch die allgemeine Vorschrift des § 432 HGB. in enger Anlehnung selbst an deren Wortlaut durch § 96 EVO. geschaffen.

„Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäß in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen".

Der heute bei weitem wichtigste Fall des Zusammenwirkens mehrerer Bahnen ist der internationale Eisenbahnfrachtverkehr. Auch hier ist die Rechtsstellung der beteiligten Bahnen in einer mit dem deutschen Eisenbahnrecht grundsätzlich übereinstimmenden Weise geregelt. Nach Artikel 5 § 1 IÜG. besteht die gleiche Pflicht jeder am IÜG. beteiligten Bahn zur Uebernahme von Beförderungen nach ausländischen Stationen, wie sie § 53 EVO. für den inländischen Eisenbahnverkehr schafft. Art. 26 § 1 IÜG. läßt entsprechend § 432 HGB. und § 96 EVO. die Annahmebahn für den gesamten Transport bis zur Ablieferung haften und ordnet in § 2 in beinahe wörtlicher Uebereinstimmung mit § 432 Abs. 2 HGB. und § 96 Abs. 2 EVO. die gesamtschuldnerische Haftung aller Bahnen an, die das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief zur Beförderung übernehmen. Wegen der Verpflichtung zur Uebernahme von Transporten nach allen Stationen der dem IÜG. und der EVO. unterstehenden Bahnen ist für das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander der Begriff der Zwangsgemeinschaft geprägt worden[68]). Diese Beförderungspflicht aller Eisenbahnen ist jedoch nicht etwa so aufzufassen, daß sie sich dauernd in einer Transportgemeinschaft nach Art einer Gesellschaft befänden. Wie aus dem Wortlaut des § 96 Abs. 2 EVO. und Art. 26 § 2 IÜG. eindeutig hervorgeht, verbleibt es vielmehr bei dem allgemeinen Grund-

68) Eger EVO. § 100 Anm. 532, Loening Art. 5 § 1 Bem 1, Art. 26 § 1 Bem. 1, § 2 Bem. 1, v. der Leyen a. a. O. S. 62.

satze, daß ein Gesamtschuldverhältnis hinsichtlich der Ausführung der Beförderung erst in dem Zeitpunkte entsteht, in dem eine nachfolgende Bahn durch Uebernahme von Gut und Frachtbrief in den Frachtvertrag eintritt und dadurch die selbständige Verpflichtung übernimmt, den Transport nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefes auszuführen[69]). Der Begriff der Zwangsgemeinschaft hat demnach nur den Inhalt, daß im Einzelfalle die für den Transport im Frachtvertrage vorgesehenen Eisenbahnen infolge § 53 EVO. bezw. Art. 5 § 1 IÜG. die Weiterbeförderung nicht ablehnen dürfen.

Es ist also grundsätzlich alles, was im vorhergehenden über die Voraussetzungen und Rechtswirkungen eines Samtfrachtgeschäftes ausgeführt worden ist, für das Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft des inländischen und internationalen Eisenbahnverkehrs maßgebend. Der in § 96 EVO. aufgestellte Begriff der Versandbahn ist identisch mit dem des Hauptfrachtführers, bezeichnet also die Bahn, die das Gut zur Beförderung bis zum Empfänger angenommen hat.

Einige Abweichungen von den allgemeinen Grundsätzen ergeben sich jedoch für das Samtfrachtgeschäft unter Eisenbahnen. Während es nämlich bei dem gewöhnlichen Binnenfrachtgeschäft in das Belieben der Kontrahenten gestellt war, einen Frachtbrief auszustellen, ist für das Eisenbahnfrachtgeschäft die Ausstellung eines Binnenfrachtbriefes gemäß § 61 Abs. 1 EVO. oder eines internationalen Frachtbriefes gemäß Art. 60 § 1 IÜG. unerläßliche Voraussetzung für das Zustandekommen eines Frachtvertrages. So liegt ein Eisenbahnfrachtvertrag noch nicht vor, wenn die Eisenbahn das Gut vom Versender durch einen von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer abholen läßt. Für diesen Transport haftet sie lediglich gemäß § 63 Ziff. 9 EVO. wie ein gewöhnlicher Frachtführer. Ferner ist zu beachten, ob das Gut tatsächlich zur Beförderung angenommen ist. Wenn nämlich das Gut nicht sofort befördert werden kann, kann gemäß § 64 EVO., Art. 5 § 3 IÜG. die Eisenbahn mit dem auf dem Frachtbrief zu vermerkenden Einverständnis des Absenders das Gut in vorläufige Verwahrung nehmen. In diesem Falle ist trotz Annahme von Gut und Frachtbrief seitens der Eisenbahn noch kein Frachtvertrag zustande gekommen, vielmehr hat die Eisenbahn lediglich

---

69) Hilscher a. a. O.

die Stellung eines Verwahrers. Während es ferner bei dem gewöhnlichen Frachtführer in jedem einzelnen Falle Tatfrage war, ob der Annahmefrachtführer den Transport für die gesamte Strecke übernommen hat, ist es infolge der Bestimmung des § 53 EVO. und Art. 26 § 1 IÜG. unzweifelhaft, daß die Bahn, die das Gut mit durchgehendem Frachtbrief angenommen hat, die Beförderung bis an den im Frachtbrief genannten Bestimmungsort übernommen hat. Ist aber ein Frachtvertrag durch Annahme von Gut und Frachtbrief zur Beförderung zwischen Absender und Versandbahn zustandegekommen, so hat diese gemäß § 96 Abs. 1 EVO., Art. 26 § 1 IÜG. für die Ausführung der Beförderung genau so einzustehen, als ob sie selbst das Gut über die ganze Strecke, nicht nur über die eigene transportiert hätte. Bei der Weitergabe darf ebenso wie bei dem gewöhnlichen Samtfrachtgeschäft das Gut zwischendurch nicht von Kommissionären oder Spediteuren übernommen werden[70]). Weiterhin darf jedoch auch kein andrer selbständiger Frachtführer außer den Eisenbahnen am Transport beteiligt sein, da eben gemäß § 1 EVO. deren Bestimmungen nur für Vollbahnen gelten. Dagegen ist nicht erforderlich, daß zwischen den aufeinanderfolgenden Eisenbahnen ununterbrochene Schienenverbindungen bestehen. Vielmehr tritt die gesamtschuldnerische Haftung auch dann ein, wenn bei einer Unterbrechung zwischen den Schienenwegen aufeinanderfolgender Bahnen eine der beteiligten Bahnen in ihrem Namen und ohne Abschluß eines besonderen Frachtvertrages den Transport bis zum Beginn des nachfolgenden Schienenweges durch andere Frachtführer z. B. Trajekte, Dampffähren oder Rollfuhrwerke ausführen läßt, da in diesem Falle die Aufeinanderfolge der Bahnen nicht als unterbrochen gilt. Wenn dagegen mit einem solchen Zwischentransportunternehmer ein besonderer Frachtvertrag abgeschlossen wird, liegt eine ununterbrochene Aufeinanderfolge nicht mehr vor und ist deshalb die Anwendung des § 96 EVO. ausgeschlossen. Die bei dem gewöhnlichen Samtfrachtgeschäft über die Ursprünglichkeit des Frachtbriefes gemachten Ausführungen werden hier im Eisenbahnfrachtrecht besonders praktisch durch die dem Absender in § 72 EVO., Art. 21 IÜG. zuerkannten weitgehenden Befugnisse zur nachträglichen Ab-

70) Vgl. OLG. Dresden v. 12. 5. 1920, E. E. Bd. 38 S. 58, RG. in Verkehrsr. Rundsch. II Sp. 68.

änderung des ursprünglichen Frachtvertrages[71]). Durch eine solche Abänderung des Inhaltes des Frachtbriefes wird ein neuer Frachtbrief geschaffen und demzufolge die Reihe der Samtfrachtführer unterbrochen. Es kann ein Samtfrachtverhältnis nur zwischen den das Gut mit dem abgeänderten Frachtbrief transportierenden Bahnen entstehen[72]).

B. Rechtswirkungen.

Wenn alle Voraussetzungen des § 96 EVO., Art. 26 § 2 IÜG. erfüllt sind, treten die nachfolgenden Bahnen in den Frachtvertrag ein, übernehmen die selbständige Verpflichtung, die Beförderung gemäß dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen, und haften als Gesamtschuldner für den ganzen Transport. Für die Frage, wann die Ablieferung als erfolgt anzusehen ist und damit die Haftung erlischt, ist eine für das gewöhnliche Frachtführerrecht nicht notwendige besondere Regelung erfolgt. Es ist nämlich möglich, daß die tatsächliche Ablieferung des Gutes an den Empfänger mit dem Ende der Haftung der Annahmebahn nicht zusammenfällt, ihre Haftung als Eisenbahn vielmehr bereits vorher aufhört. Dies ist dann der Fall, wenn der Bestimmungsort, d. h. der Ort, bis zu dem das Gut befördert werden soll, verschieden ist von der Bestimmungsstation, d. h. dem Bahnhof oder der Güternebenstelle, bis zu denen die Beförderung auf der Eisenbahn erfolgen kann. Für diesen Fall bestimmt Art. 26 § 3 IÜG. unter Abweichung von dem Grundsatz des Eintrittes in den gesamten Frachtvertrag, daß die Haftung stets auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation endigt, selbst wenn die Eisenbahn dem Absender gegenüber zur Beförderung bis an den Bestimmungsort verpflichtet ist. Die nach Art. 26 § 2 IÜG. eintretende gesamtschuldnerische Haftung der an der Beförderung beteiligten Bahnen umfaßt also nicht mehr den Transport von der Bestimmungsstation zum Bestimmungsort. Für diesen Weitertransport sind die Vorschriften der

71) Vgl. Allgem. Abfertigungsvorschr. Teil II v. 1. 10. 1920 § 30 Ziff. 15: „Die Güterabfertigung der Bestimmungs- oder Unterwegsstation hat, wenn ein neuer Frachtbrief nicht ausgestellt wird, den ursprünglichen Frachtbrief der Verfügung gemäß zu ändern. Der geänderte Frachtbrief begleitet das Gut bis zur neuen Bestimmungsstation."

72) ROHG. Bd. 7 S. 218, Eger EVO. Anm. 534, Blume-Weirauch § 96 Anm. 4, a. M. Loening Art. 26 § 2 Anm. 3.

inneren Gesetze der am IÜG. beteiligten Staaten anzuwenden. Für einen internationalen Eisenbahntransport, der in Deutschland endigt, sind also hinsichtlich des Weitertransportes an den Bestimmungsort die Vorschriften der EVO. ebenso anzuwenden wie für einen inländischen Eisenbahntransport. Hat die Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief angenommen, auf dem neben der Bestimmungsstation oder allein der Bestimmungsort angegeben ist, nach dem das Gut weiterbefördert werden soll, so hat die Eisenbahn nach § 75 Abs. 6 EVO. hinsichtlich dieser Beförderung grundsätzlich die Pflichten eines Spediteurs, haftet also nur für culpa in eligendo. Nur wenn sie übernommen hat, diese Weiterbeförderung durch eigene Leute oder von ihr bestellte Fuhrunternehmer ausführen zu lassen, haftet sie als Frachtführer nach denselben Grundsätzen, wie wenn der Weitertransport auf der Eisenbahn erfolgt wäre. Es weichen also die Haftungsbestimmungen über den internationalen Eisenbahn-Samtfrachtvertrag von denen des inländischen in dem Punkte von einander ab, daß eine gesamtschuldnerische Haftung der am Transport beteiligten Bahnen für die Weiterbeförderung bis zum Bestimmungsort im internationalen Verkehr infolge Art. 26 § 3 IÜG. niemals eintreten kann[73]), während eine solche Bestimmung dem inländischen Eisenbahnverkehr fremd ist, also alle beteiligten Bahnen auch hinsichtlich der Pflichten als Gesamtschuldner haften, die der Ablieferungsbahn durch § 75 Abs. 2 EVO. auferlegt sind.

Der wichtigste rechtliche Unterschied des Samtfrachtgeschäftes zwischen Eisenbahnen von dem zwischen gewöhnlichen Frachtführern liegt darin, daß sich die formellen Vorschriften hinsichtlich der Passivlegitimation der beteiligten Bahnen mit den materiellen Grundsätzen über das Wesen des Gesamtschuldverhältnisses nicht decken. Es kann nämlich ein Anspruch aus dem Frachtvertrag nicht gegen jede der als Gesamtschuldner haftenden Bahnen im Wege der Klage geltend gemacht werden. Es sind vielmehr nur eine beschränkte Anzahl hierfür passiv legitimiert, unter denen der Berechtigte die Wahl hat. Dies sind nach Art. 42 § 3 IÜG. die Versandbahn, die Empfangsbahn und diejenige Bahn, auf deren Strecke sich der Schaden ereignet hat. Die gleichen drei Bahnen und außerdem diejenige, die

73) Vgl. Loening Art. 26 § 3 Bem. 1.

das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, nennt § 96 Abs. 3 EVO. für den inländischen Eisenbahnverkehr als allein passiv legitimiert. Empfangsbahn ist diejenige Eisenbahn, die das Gut zuletzt befördern sollte. Diese haftet dem Berechtigten gemäß Art. 42 § 3 Abs. 2 IÜG. und § 96 Abs. 3 EVO. auch dann, wenn sie das Gut überhaupt nicht erhalten hat, also auch nicht in den Samtfrachtvertrag eingetreten ist. Eine solche Vorschrift ist in § 469 HGB., § 100 a. EVO. und Art. 27 § 3 a. IÜG. nicht enthalten. Vielmehr konnte nur diejenige Bahn in Anspruch genommen werden, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat; dies kann, braucht aber nicht die Empfangsbahn zu sein.

Mit der nunmehr durch Art. 42 § 3 Abs. 2 IÜG. und § 96 Abs. 3 EVO. geschaffenen Möglichkeit, die Empfangsbahn auch dann in Anspruch zu nehmen, wenn diese weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat, ist eine Erleichterung in der Rechtsverfolgung für die Beteiligten beabsichtigt. Es war nämlich häufig die Ermittlung der Bahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hatte, mit Schwierigkeiten verbunden. Diese sind durch die Neuerung behoben, da doch den Beteiligten die Empfangsbahn in der Regel bekannt ist[74]).

Es entsteht hier die Frage, wie diese Vorschrift rechtlich zu würdigen ist, insbesondere, ob sie etwa eine Ausnahme von Art. 26 § 2 IÜG., § 96 Abs. 2 EVO. in dem Sinne enthält, daß die Empfangsbahn auch ohne Uebernahme von Gut und Frachtbrief in die Haftungsgemeinschaft eintritt. Das Verhältnis von Art. 26 § 2 IÜG., § 96 Abs. 2 EVO. zu Art. 42 § 3 IÜG., § 96 Abs. 3 EVO. ergibt sich eindeutig aus den Ueberschriften zu den beiden Artikeln des IÜG.; Art. 26 ist überschrieben „Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen", Art. 42 „Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind, Zuständigkeit". Hieraus geht hervor, daß Art. 26 IÜG. das materielle Rechtsverhältnis der beteiligten Bahnen behandelt, während Art. 42 IÜG. lediglich formelle Vorschriften über die Passivlegitimation aufstellt, durch welche die materielle Rechtslage in keiner Weise berührt wird, insbesondere von dem Erfordernis der Annahme von Gut und Frachtbrief als Voraussetzung der Samthaftung keine Ausnahme gemacht wird.

74) Vgl. Loening Art. 42 Anm. 5.

Zwar bestimmt sich die Reglung der prozeßrechtlichen Frage der Passivlegitimation im allgemeinen nach der materiellrechtlichen Verpflichtung, kann im einzelnen aber davon abweichen. Eine solche Abweichung liegt hier vor, da feststeht, daß eine Haftung der Empfangsbahn nicht gegeben ist, diese jedoch nach dem klaren Wortlaut des Art. 42 § 3 Abs. 2 IÜG., § 96 Abs. 3 EVO. im Rechtsstreit nicht etwa die Stellung einer Vertreterin der am Transport beteiligten Bahnen sondern die Stellung einer Partei hat; denn Partei ist auch wer im eigenen Namen aber für fremde Rechnung auftritt[75]). Die Empfangsbahn ist als Prozeßpartei befähigt, Rechtsgeschäfte vorzunehmen, wie z. B. den Anspruch anzuerkennen oder einen Vergleich zu schließen. Die von ihr auf Grund eines solchen Rechtsgeschäftes oder einer Verurteilung an den Berechtigten geleistete Entschädigung kann sie dann gemäß Art. 48 IÜG., § 96 Abs. 4 EVO. von den materiell haftenden Bahnen ersetzt verlangen; im Innenverhältnis hat also die in Anspruch genommene Empfangsbahn gegenüber den am Transport beteiligten Bahnen die Stellung eines Geschäftsführers. Demgemäß bestimmt Art. 50 § 1 IÜG., daß die Rechtmäßigkeit einer auf Grund gerichtlicher Entscheidung geleisteten Zahlung von den im Rückgriffswege in Anspruch genommenen Bahnen nur dann nicht bestritten werden kann, wenn ihnen in gehöriger Weise der Streit verkündet worden ist und ihnen Gelegenheit gegeben war, in dem Rechtsstreit zu intervenieren. Die Rechtmäßigkeit eines Anerkenntnisses oder eines Vergleiches kann dagegen stets von ihnen bestritten werden. Eine ähnliche ausführliche Bestimmung ist zwar in der EVO. nicht enthalten; doch ist hier nach dem allgemeinen Grundsatz des § 325 ZPO. ebenfalls ein Urteil gegen die Empfangsbahn zunächst nur dieser gegenüber wirksam. Um den ihr ersatzpflichtigen Bahnen die Einwendung der unrichtigen

---

75) Eine ähnliche Vorschrift wie in Art. 42 § 3 Abs. 2 IÜG., § 96 Abs. 3 EVO. findet sich z. B. auch in § 97 BSchG. Wegen Bergungs- und Hilfskosten kann die Pfandklage hinsichtlich des Schiffes und der Fracht unter bestimmten Voraussetzungen gegen den Schiffer gerichtet werden, da die Ausübung des Pfandrechtes allzusehr erschwert sein würde, wenn der Berechtigte genötigt wäre, das Pfandrecht, soweit es Schiff und Fracht betrifft, gegen den Schiffseigner und soweit es sich auf gerettete Güter bezieht gegen den Eigentümer der letzteren gesondert zu verfolgen. Vgl. Mittelstein § 97 Anm. 6, Foertsch § 97 Anm. 6; Vgl. auch §§ 696, 751, 762 HGB.

Entscheidung des Rechtsstreites abzuschneiden, muß sie diesen gemäß § 72 ZPO. den Streit verkünden.

Von den gemäß Art. 42 § 3 IÜG., § 96 Abs. 3 EVO. passivlegitimierten Bahnen kann der Berechtigte, wiederum abweichend von den allgemeinen Grundsätzen, nur eine wählen, die er in Anspruch nehmen will. Es ist nicht angängig, etwa alle passivlegitimierten Bahnen zugleich zu verklagen[76]).

Gegen andere als die hiernach passivlegitimierten Bahnen können gemäß § 96 Abs. 3 EVO. Ansprüche nur dann erhoben werden, wenn diese durch Widerklage oder Aufrechnung geltend gemacht werden, und die Klage der Bahn sich auf denselben Frachtvertrag gründet, aus dem der Beklagte seine Gegenansprüche herleitet. Nach der entsprechenden Vorschrift des Art. 42 § 5 IÜG. ist der Beklagte hierbei jedoch nicht auf die Aufrechnung beschränkt, sondern kann jede Einrede erheben.

Noch ein anderer Grundsatz des Gesamtschuldverhältnisses wird für den Eisenbahnsamtfrachtvertrag durchbrochen. Während nach § 425 BGB. die Erhebung der Klage gegen einen Gesamtschuldner nur für und gegen diesen wirkt, sodaß bei der Inanspruchnahme eines anderen Gesamtschuldners von diesem die Einrede der Rechtshängigkeit dem Gläubiger nicht entgegengesetzt werden kann, bestimmen § 469 Abs. 2 HGB., § 96 Abs. 3 EVO., Art. 42 § 3 Abs. 3 IÜG., daß mit Erhebung der Klage gegen eine der passivlegitimierten Bahnen das Wahlrecht des Berechtigten endgültig erlischt. Ein Verlust des Wahlrechtes tritt also noch nicht ein, wenn der aus dem Frachtvertrag Berechtigte seine Ansprüche außergerichtlich gegenüber einer Bahn geltend macht. Ist aber die Klage erhoben und damit das Wahlrecht erloschen, so ist es völlig gleichgültig, ob der Kläger wegen seines Anspruches befriedigt wird.

II. Das Samtfrachtgeschäft bei Zusammenwirken von Eisenbahn und andersartigen Verkehrsunternehmen.

Durch die Bestimmungen der neuen EVO. und des IÜG. ist nun auch ein Zusammenwirken der Eisenbahn mit anderen Verkehrsmitteln möglich geworden. Dies geschah

76) Rundnagel S. 484, Rundnagel Haftung S. 179, Dür.-Hach. § 469 Anm. 4, Loening Art. 42 Bem. 5.

zuerst durch das IÜG., und zwar bestimmt Art. 2 § 1, daß regelmäßig betriebene Kraftwagen- und Schiffahrtslinien in die Liste der dem IÜG. unterstehenden Eisenbahnen aufgenommen werden können. Damit erlangen sie die gleiche Stellung wie die am IÜG. beteiligten Eisenbahnen[77]), und demgemäß bestimmt Art. 2 § 2 IÜG., daß die Unternehmer solcher Kraftwagen- oder Schiffahrtsbeförderungen alle Rechte und Pflichten haben, die der Eisenbahn durch das IÜG. übertragen sind. Die Anwendung dieser Vorschriften ergibt einmal, daß ebenso wie für den eigentlichen internationalen Eisenbahnverkehr auch für Güterbeförderungen, die nicht nur auf Eisenbahnen sondern auch auf dem IÜG. angeschlossenen Kraftwagen- oder Schiffahrtsunternehmungen erfolgen sollen, die in Art. 5 § 1 IÜG. statuierte Uebernahmepflicht besteht. Hierbei ist es gleichgültig, ob der Annahmefrachtführer eine Eisenbahn oder eines der in die Liste aufgenommenen Transportunternehmen ist. Ferner entsteht durch Annahme von Gut und durchgehendem Frachtbrief zwischen den beteiligten Unternehmen und Eisenbahnen die Haftungsgemeinschaft des Art. 26 IÜG. Es haftet also die beteiligte Eisenbahn für einen Schaden, der auf den Kraftwagen- oder Schiffsstrecken entstanden ist, und ebenso umgekehrt. Vom Berechtigten darf jedoch nur der nach Art. 42 § 3 IÜG. passivlegitimierte Frachtführer in Anspruch genommen werden.

Für den inländischen Verkehr ist der Kreis der für eine Zusammenarbeit mit der Eisenbahn in Betracht kommenden Beförderungsunternehmungen insofern größer, als § 2 Ziff. 7 EVO. außer den Kraftwagen- und Schiffahrtsunternehmungen auch Kleinbahn- und Luftstrecken erwähnt.

In diesem Zusammenhange sind diejenigen Fälle einer Aufeinanderfolge der Eisenbahn mit anderen Transportmitteln kurz zu erwähnen, die nicht unter § 2 Ziff. 7 EVO. fallen. Es ist dies einmal der Zubringerverkehr durch Rollfuhrunternehmer. Für den Transport auf dem Fuhrwerk hat die Eisenbahn gemäß § 63 Ziff. 9 EVO. die Pflichten eines gewöhnlichen Frachtführers nach §§425 bis 432 HGB., ohne daß etwa zwischen ihr und dem Rollfuhrunternehmer ein Gesamtschuldverhältnis entstände. Der zweite Fall ist der Transport eines Gutes von der Bestimmungsstation nach dem Bestimmungsort. Wenn sich an

77) Vgl. Loening Art. 2 Bem. 3.

diesem keine Güterabfertigung oder Güternebenstelle befindet, so hat die Eisenbahn grundsätzlich für den von ihr übernommenen Weitertransport gemäß § 75 Ziff. 6 EVO. die Pflichten eines Spediteurs. Hat sie jedoch hierfür einen besonderen Rollfuhrunternehmer bestellt, so haftet sie bis zum Bestimmungsort nach Grundsätzen der EVO. Die gleiche Haftung hat die Bahn gemäß § 77 Ziff. 1 EVO. im Falle der Zuführung von Gütern in die Wohnung des Empfängers durch bestellte Rollfuhrunternehmer.

Es ist streitig, ob § 2 Ziff. 7 EVO. die gleichen Rechtsverhältnisse für den inländischen Verkehr schafft wie Art. 2 IÜG. für den internationalen. Dies wird von Eger und Gierke bejaht, die annehmen, daß im Falle einer in § 2 Ziff. 7 EVO. vorgesehenen Einbeziehung anderer Verkehrsunternehmen diese ebenfalls die rechtliche Stellung einer Eisenbahn erlangen[78]). Eger geht in seiner Begründung davon aus, daß § 2 Ziff. 7 EVO. genau der Vorschrift des Art. 2 IÜG. entspreche. Daraus folgert er, daß durch § 2 Ziff. 7 E. V. O. ebenso wie durch Art. 2 I. Ü. G. insofern eine Aenderung des bisherigen Rechtszustandes geschaffen werde, als „die fraglichen Verkehrsmittel durch die Einbeziehung in diesem Sinne zu Eisenbahnen werden". Infolgedessen finde auch auf diese Transportgemeinschaften § 96 EVO. Anwendung und sollen demzufolge nur die nach dieser Vorschrift passivlegitimierten Unternehmen in Anspruch genommen werden können. Dies sei die neue Form der eisenbahnrechtlichen Haftungsgemeinschaft. Auf diese Begründung beruft sich auch Gierke, der ebenfalls bei Einbeziehung anderer Transportmittel zwischen diesen und der Eisenbahn „eine eisenbahnrechtliche Haftungsgemeinschaft im Sinne des § 96 EVO." annimmt. Diese Meinung ist jedoch abzulehnen. Zwar wird durch die Einbeziehung in die Tarife die bisher nur für den Wechselverkehr zwischen Großbahnen gegebene Möglichkeit geschaffen, daß das jeweils an erster Stelle stehende Verkehrsunternehmen den gesamten Transport übernimmt und dem nachfolgenden das Gut zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung übergibt. Wenn z. B. eine Kleinbahn ein Gut zum Transport nach einer Großbahnstation annimmt, so setzt sie ihren Annahmestempel in das dafür bestimmte Fach des Frachtbriefes und beim Uebergang auf die Großbahn findet keine neue Eintragung in deren Versandbücher,

78) Eger ZBH. 1928 S. 165, v. Gierke § 70 III. 8, ebenso Kittel S. 31.

auch keine Annahmestemplung statt; es wird also nur ein Frachtvertrag geschlossen und der Uebergang gleicht äußerlich völlig dem zwischen zwei Großbahnen. Doch führt der von der EVO. eingeschlagene Weg zu ganz anderen rechtlichen Konsequenzen hinsichtlich der Stellung der einbezogenen Beförderungsunternehmen. Während diese nämlich durch Art. 2 § 1 IÜG. ganz eindeutig in den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich des IÜG. aufgenommen werden und damit dessen Vorschriften auf derartige gemischte Transporte direkt anzuwenden sind, ist in der EVO. eine dementsprechende Bestimmung des Inhalts, daß außer den in § 1 EVO. genannten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs auch andere Strecken der EVO. unterstellt werden können, nicht vorhanden. Vielmehr spricht § 2 Ziff. 7 EVO. lediglich von der Möglichkeit einer Einbeziehung in die Tarife der Eisenbahn.

Schon zur Zeit der alten EVO. wurden derartige gemeinsame Tarife mit Kleinbahnen gebildet, ohne daß dies in der EVO. vorgesehen war, was auch garnicht notwendig ist. Denn das Recht zur Vereinbarung derartiger gemeinsamer Tarife hat die Eisenbahn auf Grund ihrer Vertragsfreiheit, die bisher nur durch § 471 HGB. begrenzt war. Grund dafür, daß in der neuen EVO. die Möglichkeit von Tarifvereinbarungen erwähnt worden ist, ist der, daß man eine weitere Einschränkung der Vertragsfreiheit der Eisenbahn auf diesem Gebiete für notwendig erachtete und in § 2 Ziff. 7 EVO. Normativbestimmungen aufstellte, die erfüllt sein müssen, wenn eine Großbahn mit einem der anderen Verkehrsunternehmen einen gemeinsamen Tarif aufstellen will. Erfolgt eine solche Einbeziehung, so hat das zur Folge, daß gemäß § 9 Ziff. 5 Allgem. Abfert. Vorschr. Teil II. die mit der Güterabfertigung betrauten Personen Frachtgutsendungen nach Bestimmungsstationen, die nicht im Geltungsbereiche der EVO. liegen, zur Beförderung mit durchgehendem Frachtbrief annehmen dürfen. Doch wird damit nichts daran geändert, daß die EVO. nur auf Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und nicht auf die anderen genannten Beförderungsmittel Anwendung findet. Aus diesem Grunde kann aus der Tatsache, daß z. B. eine Großbahn ein Gut von einem Kraftwagenunternehmen auf Grund eines gemeinsamen Tarifes mit durchgehendem Frachtbrief angenommen oder in dieser Weise weitergegeben hat, nicht die Entstehung eines Samtfrachtführerverhältnisses gemäß

§ 96 EVO. hergeleitet werden. Auch läßt sich die Anwendbarkeit der EVO. auf die einbezogenen Strecken nicht etwa mit einer analogen Anwendung der Vorschriften des IÜG. begründen. Die für die Rechtsstellung der einbezogenen Strecken für den internationalen Verkehr in Art. 2 IÜG. zum Ausdruck kommenden Grundsätze sind in keiner Weise auf die durch § 2 Ziff. 7 EVO. für den inländischen Frachtverkehr geschaffenen Ausbaumöglichkeiten anwendbar, weil eben dort die Aufnahme anderer Strecken deren grundsätzliche Gleichstellung mit den Eisenbahnen hinsichtlich der Anwendung des IÜG. bedeutet, während hier der Inhalt der EVO. auch nicht in einem einzigen Punkte auf die in die Eisenbahntarife einbezogenen Strecken für anwendbar erklärt worden ist. Es trifft also die Meinung Egers nicht zu, daß bezüglich des Anwendungsgebietes der EVO. durch § 2 Ziff. 7 eine Aenderung des bisherigen Rechtszustandes geschaffen wird. Demzufolge führt ihn sein Vergleich der internationalen Transportgemeinschaft verschiedenartiger Beförderungsunternehmen mit dem entsprechenden Institut des inländischen Frachtverkehrs notwendigerweise zu irrigen Folgerungen, da diese prinzipielle Verschiedenheit der rechtlichen Grundlagen außer Acht gelassen wird.

Der Standpunkt Egers wird auch nicht von dem Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V. vertreten, der aus wirtschaftlichen Gründen die Unterstellung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen unter den Geltungsbereich der EVO. erstrebt. In der bereits erwähnten Eingabe an den Reichsverkehrsminister vom 28. 2. 1928 wird unter anderem ausgeführt: „Wir halten es nicht für ausreichend, daß die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im § 2 Ziff. 7 des Entwurfs im Zusammenhang mit den Kraftwagen-, Schiffs- oder Luftstrecken gebracht werden. Durch die Aufnahme der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in die EVO. soll erreicht werden, daß die Kleinbahnstationen wirkliche Versand- und Empfangsbahnhöfe werden mit den ihnen durch die EVO. zugewiesenen Rechten und Pflichten". Hierin kommt ebenfalls die Meinung zum Ausdruck, daß durch eine bloße Einbeziehung in die Tarife gemäß § 2 Ziff. 7 EVO. die einbezogenen Verkehrsunternehmen nicht zu Eisenbahnen, bezw. deren Stationen nicht zu Bahnhöfen oder Güternebenstellen im Sinne der EVO. werden.

Die durch einen solchen Transport entstehende Rechtslage kann vielmehr nur nach einem Gesetz beurteilt werden,

das gleicher Weise auf die Eisenbahn wie auf die anderen Frachtführer Anwendung findet. Dies Gesetz ist § 432 HGB., der ja neben der EVO. subsidiär auch auf Eisenbahnen Anwendung findet. Selbst wenn also die weitaus größte Strecke des Transportes auf der Eisenbahn erfolgt, was wohl auch in der Praxis meist der Fall ist, ist deren Stellung ebenso wie die der anderen beteiligten Frachtführer nur die von gewöhnlichen Samtfrachtführern[79]). Die im vorhergehenden für die Unrichtigkeit der anderen Meinung dargelegten Gründe werden auch noch bestätigt durch die Begründung des Reichsverkehrsministeriums zur neuen EVO. Dort heißt es zu § 2 Ziff. 7 EVO.: „Was das Verhältnis der Eisenbahn zu den anderen Beförderungsmitteln, insbesondere zu Kraftwagen und Luftfahrzeugen betrifft, so ist die Zeit für eine grundlegende Reglung dieser Beziehungen und eine Neugestaltung der EVO. von diesem Gesichtspunkt aus wohl noch nicht gekommen, da die neuen Verkehrsmittel noch am Anfang ihrer Entwicklung stehen und es noch nicht übersehen werden kann, welche Bedeutung sie im Verkehrsleben der Zukunft erlangen werden. Der Entwurf beschränkt sich deshalb darauf, das Zusammenarbeiten der Eisenbahn mit anderen Verkehrsmitteln zu fördern".

Die praktisch wichtigste Auswirkung dieser Rechtslage ist zunächst einmal das Fehlen jeglicher Beschränkungen hinsichtlich der Passivlegitimation für eine Inanspruchnahme der gesamtschuldnerisch haftenden Transportunternehmen, wie sie § 96 Abs. 3 EVO. für das Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft aufstellt. Nur in dem Falle eines Zusammenwirkens von Großbahn mit Kleinbahn bei Ausführung einer Güterbeförderung mit durchgehendem Frachtbrief ist die Möglichkeit einer gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag wieder auf bestimmte Bahnen durch § 469 HGB. beschränkt, der ja gleicher Weise auf Groß- und Kleinbahnen Anwendung findet[80]). Ferner besteht für die Eisenbahn gemäß § 53 EVO. nur eine Beförderungspflicht nach Bahnhöfen und Güternebenstellen, die der EVO. unterstehen. Durch die Einbeziehung der in § 2 Ziff. 7 EVO. genannten Transportunternehmen in die Tarife der Eisenbahnen werden deren Stationen nun aber nicht Bahnhöfe oder Güternebenstellen im Sinne der EVO.[81]). Selbst wenn sich

79) Rundnagel Haftung S. 29, Richter § 2 Anm. 3, Blume-Weirauch § 1 Anm. 3.

80) Staub § 473 Anm. 1, Rundnagel S. 261.

81) Vgl. Rundnagel Haftung S. 29.

also die Eisenbahn durch Bildung direkter Tarife zur Annahme von Beförderungen nach Orten erboten hat, die außerhalb des Geltungsbereiches der EVO. liegen, so handelt sie bei der Uebernahme derartiger Transporte freiwillig und ist jederzeit berechtigt, diese abzulehnen[82]). Dies gilt auch, wenn außer der Großbahn nur noch eine Kleinbahn an dem Transport beteiligt werden soll, denn für diese ist in § 473 Abs. 2 HGB. ausdrücklich festgelegt, daß sie nur zur Uebernahme von Güterbeförderungen auf ihrer eigenen Bahnstrecke verpflichtet ist.

Es ist selbstverständlich möglich und wird meist der Fall sein, daß in dem Vertrage zwischen Großbahn und einem der in § 2 Ziff. 7 EVO. genannten Transportunternehmen, durch den dieses in die Tarife der Eisenbahn einbezogen wird, eine Verpflichtung der Beteiligten vereinbart wird, derartige durchgehende Beförderungen zu übernehmen. Diese Uebernahmeverpflichtung hat dann aber mit der in § 453 HGB. und §§ 3, 53 EVO. ausgesprochenen gesetzlichen Uebernahmepflicht nichts gemeinsam. Während diese einen stark öffentlich rechtlichen Charakter hat und durch sie „ein deliktsähnliches Schuldverhältnis, das auf Gesetz beruht"[83]), geschaffen wird, würde eine dementsprechende Vereinbarung nur zwischen der Eisenbahn und dem einbezogenen Unternehmen wirken, ohne im Einzelfalle dem Absender einen gerichtlich verfolgbaren Anspruch auf Abschluß des Frachtvertrages zu geben.

Zusammenfassend ist also zu betonen, daß aus einer aufeinanderfolgenden Beförderung eines Gutes durch eine Eisenbahn und ein anderes Verkehrsmittel mit durchgehendem Frachtbrief auf Grund gemeinsamer Tarife nicht die Anwendbarkeit des § 96 EVO. auf alle Beteiligten herzuleiten ist, daß also bei einem solchen Transport die Rechtslage lediglich nach der allgemeinen Vorschrift des § 432 HGB. zu beurteilen ist. Deshalb sind die im vorhergehenden Teile gemachten Ausführungen über die Voraussetzungen und Rechtswirkungen des § 432 HGB. für das gemischte Eisenbahn-Samtfrachtgeschäft direkt und uneingeschränkt maßgebend.

Danach besteht also zwischen der Eisenbahn und den einbezogenen Verkehrsstrecken hinsichtlich jedes Trans-

82) Richter § 2 Anm. III., Blume-Weirauch § 53 Anm. 4.
83) RG. Bd. 57 S. 145, Rundnagel S. 305.

portes eine frachtrechtliche Haftungsgemeinschaft der Art, daß der Berechtigte einen Schaden von jedem der beteiligten Transportunternehmen ersetzt verlangen kann, da ja alle gemeinsam für den ganzen Transport haften .

Es liegt auf der Hand, daß durch diese Rechtslage das Publikum hinsichtlich der Erlangung von Schadensersatz bedeutend besser gestellt wird als bisher, wo bei einer Aufeinanderfolge einer Eisenbahn mit anderen Transportmitteln getrennte Frachtverträge abgeschlossen wurden, und jedes Verkehrsunternehmen einen Schadensersatz ablehnte, wenn der Berechtigte nicht nachweisen konnte, daß der Schaden gerade auf der Strecke des von ihm belangten Unternehmens entstanden war. Auf der Seite der am Transport beteiligten Eisenbahnen bringt eine solche Einbeziehung jedoch bedeutenden wirtschaftlichen Nachteil mit sich. Da diese nämlich im Verhältnis zu den etwa einbezogenen Unternehmen über die weitaus größere Strecke transportieren, so haben sie auch infolge § 432 Abs. 3 HGB. den ihrem Frachtanteil entsprechenden größten Anteil am Schaden zu tragen, wenn der Zeitpunkt der Schadensentstehung nicht zu ermitteln ist. Aus diesem Grunde bewahrt die Reichsbahn gegenüber derartigen Einbeziehungen die größte Zurückhaltung. So ist für das an Bedeutung stetig zunehmende Zusammenwirken von Eisenbahn und Luftfahrzeug von der Möglichkeit der Einbeziehung kein Gebrauch gemacht. Vielmehr hat man hierfür eine Rechtsform beibehalten, in der ein durchgehender Transport bereits vor dem Inkrafttreten der neuen EVO. durch ein Uebereinkommen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Lufthansa ermöglicht worden ist[84]). Bei diesem sog. Flug-Eisenbahnverkehr (Fleiverkehr) wird der Frachtvertrag unter Ausstellung eines internationalen Luftfrachtbriefes ausschließlich zwischen Lufthansa und Absender abgeschlossen. Die Reichsbahndienststellen gelten nach außen nur als Vertreter der Lufthansa, bleiben aber allein ihrer eigenen Verwaltung verantwortlich. Auch bei diesem Zusammenwirken der Eisenbahn mit einem anders gearteten Transportunternehmen ist also kein Raum für eine Anwendung des § 432 HGB.

---

84) Vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen Nr. 40 a v. 27. 8. 1927, neue ab 1. 3. 1930 gültige Fassung in der Anlage zu Nr. 8 vom 10. 2. 1930.

Dritter Teil.

Die Samthaftung verschiedenartiger Frachtführer.

I. Geltungsbereich dieser Frage hinsichtlich der Bestimmungen der EVO.

Nachdem im vorhergehenden Teil dargelegt worden ist, daß das inländische Samtfrachtgeschäft stets nach der allgemeinen Vorschrift des § 432 HGB. zu beurteilen ist, auch wenn an ihm eine Eisenbahn beteiligt ist, kann nunmehr an die Untersuchung der Rechtswirkungen des § 432 HGB. für den Fall geschritten werden, daß die Samtfrachtführer verschiedenartigen Haftungssystemen unterstehen. Diese Frage ist allerdings für das Samtfrachtführerverhältnis zwischen Reichsbahn und einbezogenen Unternehmen im großen Maße praktisch dadurch ausgeschaltet, daß im § 2 Ziff. 7 EVO. die Angleichung der Haftung der anderen Transportunternehmen an die eisenbahn-rechtliche Haftung zur Voraussetzung dafür gemacht worden ist, daß eine Einbeziehung überhaupt erfolgen kann. Dies gilt jedoch nur für die Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung. Es ist also möglich, daß die Haftung für Ueberschreitung der Lieferfrist für ein einbezogenes Transportunternehmen nicht dieselbe ist, wie die der EVO., sondern der Eigenart des Verkehrsmittels entsprechend festgesetzt ist. Völlig frei hinsichtlich aller Haftungsbestimmungen ist die Eisenbahn bei Einbeziehung von Luftstrecken. Die damit entstehende Frage der gemeinsamen Haftung für Beschädigung, Verlust und Lieferfristüberschreitung war auch der Grund dafür, daß man den Flugeisenbahnverkehr in einer Form schuf, bei der diese Frage ausgeschaltet ist. Die praktische Bedeutung eines Zusammenwirkens von Eisenbahn und Flugzeug wächst täglich[85]), sodaß auch hier die Frage der frachtrechtlichen Haftungsgemeinschaft nicht nur von theoretischer Bedeutung ist. Für den internationalen Verkehr schaltet diese Frage völlig aus, da zwar die Beförderungsbedingungen der Eigenart des jeweiligen Verkehrsmittels entsprechen können, jedoch gemäß Art. 2 § 2 IÜG. die Haftungsbestimmungen der aufgenommenen Kraftwagen- und Schiff-

85) Vgl. Sommerlatte a. a. O.

fahrtslinien denen des IÜG. entsprechend festgesetzt sein müssen, sodaß ein Zusammentreffen mehrerer Haftungssysteme unmöglich ist. Danach wird die Frage nach der Wirkung auf die gesamtschuldnerische Haftung der Samtfrachtführer bei einem Zusammenwirken von Verkehrsmitteln, die verschiedenen Haftungsgraden unterstehen, in folgenden Fällen von Bedeutung:

1. Bei dem Samtfrachtgeschäft, an dem Frachtführer außer der Eisenbahn beteiligt sind, von denen mindestens für einen ein anderer Haftungsmaßstab gilt als für die anderen. Hierunter fallen also z. B. das Samtfrachtgeschäft unter Beteiligung von gewöhnlichen Frachtführern (Kraftwagen), Binnenschiffahrtsunternehmen, Kleinbahnen oder Luftstrecken.
2. Bei dem Samtfrachtgeschäft unter Beteiligung von Eisenbahn und einbezogener Luftstrecke.
3. Bei dem Samtfrachtgeschäft unter Beteiligung von Eisenbahn und einbezogenen Kleinbahn-, Kraftwagen- und Schiffsstrecken hinsichtlich der Haftung wegen Ueberschreitung der Lieferfrist.

Um auf die in diesen Fällen entstehende vorgenannte Frage näher eingehen zu können, ist es geboten, vorher die einzelnen Haftungssysteme der verschiedenartigen Frachtführer und deren Abweichungen voneinander darzustellen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen dem Grad der Haftung, d. h. unter welchen Voraussetzungen eine Schadensersatzpflicht entsteht, und ferner dem Umfang der Haftung, d. h. ob und inwieweit der ersatzpflichtige Frachtführer nicht den vollen Schaden, sondern nur einen bestimmten Teilbetrag zu ersetzen braucht.

II. Die verschiedenen Haftungssysteme.

A. Die Haftung des gewöhnlichen Landfrachtführers.

Die Haftung des gewöhnlichen Frachtführers ist eine reine Verschuldenshaftung. Gemäß § 429 HGB. ist er verpflichtet, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu verfahren. Ist ein Schaden durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Ueberschreitung der Lieferfrist eingetreten, so braucht der Berechtigte ihm ein Verschulden nicht nachzuweisen, vielmehr ist der Frachtführer dafür beweispflichtig, daß der Schaden durch Umstände herbeigeführt worden ist, die durch die Sorgfalt eines ordent-

lichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Hinsichtlich des Umfanges der Schadensersatzpflicht ist hervorzuheben, daß gemäß § 430 HGB. bei Verlust und Beschädigung des Gutes grundsätzlich nur der gemeine Handelswert des Gutes am Orte der Ablieferung ersetzt zu werden braucht; nur bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung ist der volle Schaden zu ersetzen. Der durch Versäumung der Lieferfrist entstandene Schaden ist dagegen stets in voller Höhe zu ersetzen. Unter dieser Haftung des gewöhnlichen Frachtführers steht auch derjenige Frachtführer, der den Transport auf Kraftwagen ausführt, da für dessen vertragliche Beziehungen eine gesetzliche Sonderreglung nicht erfolgt ist.

Die gesetzliche Frachtführerhaftung wird in der Praxis häufig ausgeschlossen. Am wichtigsten ist der Fall, daß der Absender einen Spediteur mit der Ausführung des Transportes beauftragt. Ein solcher Vertrag pflegt vom Spediteur nur zu den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen vom 1. 7. 1930 abgeschlossen zu werden. Diese gelten für alle Verrichtungen des Spediteurs, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Lagerei-, Kommissions- oder sonstige Geschäfte betreffen. Wenn ein Frachtvertrag auf dieser Grundlage abgeschlossen worden ist, so hat der als Frachtführer tätig werdende Spediteur gemäß § 1 A.D.Sp.B. „seine Verrichtungen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen und hat hierbei das Interesse des Auftraggebers wahrzunehmen". Ueber die Haftung des Spediteurs bestimmt § 51 a A.D.Sp.B.: „Der Spediteur haftet bei allen seinen Verrichtungen grundsätzlich nur, soweit ihn ein Verschulden trifft. Die Entlastungspflicht trifft den Spediteur, ist jedoch ein Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar gewesen oder kann aus sonstigen Gründen dem Spediteur die Aufklärung der Schadensursache nach Lage der Umstände billigerweise nicht zugemutet werden, so hat der Auftraggeber nachzuweisen, daß der Spediteur den Schaden verschuldet hat". Von besonderer Wichtigkeit ist die Reglung des zweiten Satzes, durch welche in einer außerordentlich großen Anzahl von Fällen die Beweislast dem Auftraggeber aufgebürdet wird. Von den übrigen Bestimmungen, durch welche die Haftung des Spediteurs abweichend vom Gesetz beschränkt oder aufgehoben wird, ist zu erwähnen, daß durch § 57 A.D.Sp.B. für eine Anzahl von Fällen, in denen das Gut durch seine natürliche

Beschaffenheit oder infolge mangelhafter Verpackung der Gefahr einer Beschädigung in besonders hohem Maße ausgesetzt ist, ähnlich wie im Eisenbahnfrachtrecht jegliche Haftung des Spediteurs ausgeschlossen ist. Hierbei besteht gemäß § 58 A.D.Sp.B. eine Vermutung für die Entstehung des Schadens aus der besonderen Gefahr. Durch § 52 A.D.Sp.B. wird der Grundsatz des § 408 HGB. auf alle Erfüllungsgehilfen ausgedehnt; es haftet der Spediteur niemals für Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen, sondern nur für deren sorgfältige Auswahl. Alle diese Bestimmungen finden jedoch nicht so häufig Anwendung, wie man zunächst anzunehmen geneigt ist. In den weitaus meisten Fällen ist der Spediteur durch Versicherung des Gutes gemäß §§ 37, 41 A.D.Sp.B. von jeder Haftung befreit.

B. Die Haftung des Binnenschiffahrtfrachtführers.

Die Haftung des Binnenschiffers für einen von ihm ausgeführten Transport ist dem Grade nach genau die gleiche wie die des Landfrachtführers. In fast wörtlicher Uebereinstimmung mit § 429 HGB. läßt § 58 BSchG. den Frachtführer für Schaden durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes haften, sofern er nicht nachweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Unter genau denselben Voraussetzungen haftet der Binnenschiffer gemäß § 62 BSchG. für Schaden, der durch verspätete Ablieferung des Gutes entstanden ist. Eine Abweichung von der Haftung des Landfrachtführers besteht hinsichtlich des Umfanges der Schadensersatzpflicht für den Frachtführer, der zugleich der Schiffseigner ist. Falls ein solcher Schiffseigner in seiner Eigenschaft als Frachtführer aus § 58 oder § 62 BSchG. in Anspruch genommen wird, haftet er in vielen Fällen nicht unbeschränkt persönlich, sondern gemäß § 4 BSchG. nur mit Schiff und Fracht. Die beschränkte Haftung tritt immer ein, wenn der Schaden von einer Person der Schiffsbesatzung verursacht worden ist, wobei es unerheblich ist, ob die mangelhafte Erfüllung des Frachtvertrages von dieser verschuldet ist oder nicht. Wenn dagegen der Schaden durch den Schiffseigner persönlich verschuldet worden ist, haftet er unbeschränkt persönlich. Von

diesem Grundsatz besteht jedoch wieder eine Ausnahme für den Fall, daß der Schaden durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstanden ist. Hier haftet der Schiffseigner, auch wenn er das Schiff selbst führt, nur mit Schiff und Fracht, es sei denn, daß ihm böswillige Handlungsweise zur Last fällt. Soll unbeschränkte Verurteilung erfolgen, so trifft den Kläger die Beweislast für das Verschulden des Schiffseigners. Wenn jedoch die Voraussetzungen für die Beschränkung der Haftung gegeben sind, braucht der Schiffseigner, selbst wenn der Schaden bedeutend höher ist, für diesen nur mit Schiff und Fracht einzustehen.

C. Die Haftung der Eisenbahn und Kleinbahn.

Einer weit strengeren Haftung untersteht die Eisenbahn. Gemäß § 456 HGB., § 82 EVO. haftet sie für einen Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes entsteht, nicht nur bei Verschulden sondern auch bei Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt[86]). Die damit der Bahn auferlegte Zufallshaftung umfaßt einmal die Haftung für Handlungen ihrer Leute und für die Funktion der Betriebsmittel (sog. innerer Zufall), ferner für alle Handlungen Dritter und für Naturereignisse, die durch die gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln abgewendet oder deren Folgen unschädlich gemacht werden konnten (sog. äußerer Zufall). Nur wenn das schädigende Ereignis außerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn seinen Ursprung hat und sein Eintritt nicht vorauszusehen und durch Anwendung geeigneter und zumutbarer Maßnahmen nicht zu vermeiden war, kann sich die in Anspruch genommene Bahn auf das Vorliegen höherer Gewalt berufen[87]). Die Beweislast ist in gleicher Weise verteilt wie bei dem gewöhnlichen Frachtführer, der Geschädigte trägt nur die Beweislast für Art und Umfang des Schadens. Die Eisenbahn muß also die Verursachung des Schadens durch höhere Gewalt einredeweise geltend machen und ist dafür auch beweispflichtig. Außer auf höhere Gewalt kann die Haftungsbefreiung der Eisenbahn auch darauf gestützt werden, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes wie z. B. durch inneren Verderb, Schwinden oder gewöhnlichen Rinn-

86) Ebenso Art. 27 § 1, § 2 IÜG.
87) Vgl. Rundnagel Haftung S. 70 ff. und dort zit. Literat.

verlust verursacht ist. Das Vorliegen eines solchen Haftungsausschließungsgrundes ist ebenfalls von der Eisenbahn zu beweisen. Von diesem Grundsatz schafft § 459 HGB., § 83 EVO. Ausnahmen durch die Aufstellung einer Anzahl von sog. bevorrechtigten Haftungsausschließungsgründen[88]). So haftet die Bahn nicht z. B. bei Beförderung im offenen Wagen, bei mangelhafter Verpackung, bei Ver- oder Entladung durch den Absender oder Empfänger, bei Gütern, die dem Zerbrechen, Rosten, Austrocknen oder Verstreuen ihrer Beschaffenheit nach in besonderem Maße ausgesetzt sind[89]). Der Ausschluß der Haftung hängt teils mit der gewählten Beförderungsart, teils mit der Beschaffenheit des Gutes zusammen, weil aus beiden Gründen besondere Gefahren bei der Beförderung entstehen können. Konnte nun überhaupt ein Schaden aus einer dieser Gefahren entstehen, so wird gemäß § 459 Abs. 2 HGB., § 83 Abs. 2 EVO. vermutet, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist[90]). Es kehrt sich also die Beweislast um, und der Berechtigte hat gegenüber dieser Vermutung die Möglichkeit, sie durch Führung eines Gegenbeweises zu beseitigen[91]). Weiterhin wird durch § 84 EVO., § 460 HGB. von dem Grundsatz des § 456 HGB., § 82 EVO. eine Ausnahme hinsichtlich der Beweislast für die Fälle geschaffen, in denen Güter ihrer natürlichen Beschaffenheit nach bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, z. B. Früchte, Tabak, Felle. Bis zu einem bestimmten Prozentsatz wird vermutet, daß der Gewichtsverlust auf der natürlichen Beschaffenheit des Gutes beruht[92]). Hier ist der Berechtigte dafür beweispflichtig, daß der Gewichtsverlust nicht auf diese natürliche Beschaffenheit zurückzuführen sondern durch andere Ereignisse z. B. Beraubung entstanden ist.

Auch hinsichtlich der Haftung für Ueberschreitung der Lieferfrist ist die Eisenbahn einer weit strengeren Haftung unterworfen als der gewöhnliche Landfrachtführer. Die nicht der EVO. unterstehenden Bahnen haften gemäß § 466 Abs. 1 HGB. für einen durch Versäumung der Liefer-

88) Ebenso Art. 28 § 1 IÜG.
89) Im einzelnen vgl. § 83 Abs. 1 a — g EVO.
90) Ebenso Art. 28 § 2 IÜG.
91) Ueber den notwendigen Umfang des Gegenbeweises vgl. Blume-Weirauch § 83 Anm. 37, Loening Art. 28 § 2 Bem. 4.
92) Ebenso Art. 31 § 1, § 2 IÜG.

frist entstandenen Schaden, wenn sie nicht den Beweis erbringen, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt haben, noch abzuwenden vermochten. Die neue EVO. formuliert für die ihr unterstehenden Eisenbahnen die Bestimmung über die Haftung für Versäumung der Lieferfrist etwas anders. Um sich zu enthaften muß die Eisenbahn gemäß § 82 Abs. 3 EVO. nicht nur beweisen, daß sie das Ereignis nicht abzuwenden vermochte, sondern auch, daß sie nicht abhelfen konnte[93]).

Es ist streitig, welche Bedeutung der Vorschrift des § 466 Abs. 1 HGB. zukommt[94]). Die eine Meinung geht dahin, daß diese Fassung der Haftungsbestimmung nichts weiter als eine scharfe Betonung der Haftung für jedes Verschulden bezwecke[95]). Andere entnehmen aus dieser Vorschrift, daß die Eisenbahn auch bei Lieferfristüberschreitung bis zur höheren Gewalt hafte[96]). Eine Mittelmeinung geht dahin, daß § 466 Abs. 1 HGB. eine Verschärfung der einfachen Verschuldenshaftung enthalte, jedoch nicht an die Erfolgshaftung heranreiche[97]). Für die Richtigkeit dieser Mittelmeinung spricht die neue Fassung dieser Haftungsbestimmung in § 82 Abs. 3 EVO., Art. 27 § 3 IÜG. Da hiernach die Bahn nur dann nicht haftet, wenn die Ueberschreitung der Lieferfrist durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie nicht abzuhelfen vermochte, liegt mangels jeder diesbezüglichen Einschränkung der Bahn nicht nur die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Frachtführers ob. Vielmehr ist die Bahn verpflichtet, das schädigende Ereignis mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung im Rahmen der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens überhaupt möglichen Mitteln abzuwenden oder unschädlich zu machen. Andererseits ist diese Haftung milder als die Haftung bis zur höheren Gewalt, da die Einwirkung von außen und die Außergewöhnlichkeit des Ereignisses, die als Kennzeichen der höheren Gewalt angesehen werden, nicht zur Voraussetzung der Haftungsbefreiung gemacht sind[98]).

93) Ebenso Art. 27 § 1. § 3 IÜG. Ueber die Entstehungsgeschichte dieser Fassung vgl. Loening Art. 27 § 3 Bem. 1.
94) Ebenso § 94 a. EVO., Art. 39 a. IÜG.
95) Rundnagel Haftung S. 119, Pappenheim S. 73 ff.
96) Rosenthal S. 236 ff. Dür.-Hach. § 466 Bem. 3.
97) Eger EVO. § 94 Anm. 499, Makower § 466 Bem. 1 b, Mittelstein ZHR. Bd. 43 S. 442.
98) Loening Art. 27 § 3 Anm. 1, 2; Blume-Weirauch § 82 A. 21.

Hinsichtlich des Umfanges der Haftung sind folgende wesentliche Besonderheiten der Haftung von Eisenbahn und Kleinbahn hervorzuheben. Die bei Verlust, Beschädigung und Minderung des Gutes zu zahlende Entschädigung wird gemäß § 457 HGB., § 85 EVO., in der Weise berechnet, daß der Wert zu ersetzen ist, den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort im Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatten[99]). Gemäß § 85 EVO. ist für die Wertberechnung in erster Linie maßgebend der Börsenpreis, der sich aber nur dann bilden kann, wenn das Gut tatsächlich an der Börse gehandelt wird. Ist dies nicht der Fall, so ist der Marktpreis d. h. der sich bei regelmäßigem Handel ergebende Durchschnittspreis maßgebend. In Ermanglung auch eines solchen wird die Entschädigung nach dem gemeinen Handelswert berechnet, der in der Regel mit dem Marktpreis identisch ist, der begrifflich jedoch nicht zur Voraussetzung hat, daß das Gut gerade auf dem Markt gehandelt wird. Falls auch ein solcher nicht vorhanden ist, ist maßgebend der gemeine Wert d. h. der Wert, den das Gut objektiv für jedermann hat. Für die Ersatzleistungen der nicht der EVO. unterstehenden Bahnen sind gemäß § 457 HGB. lediglich der gemeine Handelswert oder der gemeine Wert der Schadensberechnung zu Grunde zu legen. Hinausgehend über die nach diesen Bestimmungen zu berechnende Entschädigung ist der Wert zu ersetzen, den der Absender der unversehrten und fristgemäßen Lieferung des Gutes beimißt (sog. Interesse, Lieferwert), wenn er im Frachtbrief angegeben ist[100]). Umgekehrt kann die Höhe des zu ersetzenden Schadens geringer sein, wenn in einem sog. Ausnahmetarif gemäß § 461 HGB., § 86 EVO. hierfür ein Höchstbetrag festgesetzt worden ist. Bei Ueberschreitung der Lieferfrist ist eine Entschädigung bis zur Höhe des Lieferwertes zu zahlen, wenn ein solcher im Frachtbriefe angegeben ist. Sonst hat gemäß § 466 Abs. 3 HGB., § 88 EVO. die Bahn den nachgewiesenen Schaden nur bis zur Höhe der Fracht zu ersetzen. In Uebereinstimmung mit der Haftung des gewöhnlichen Frachtführers ist jedoch der volle Schaden bei Verursachung durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit gemäß § 457 HGB., § 91 EVO. zu ersetzen.

99) Im wesentlichen übereinstimmend mit § 85 EVO. ist Art. 29 IÜG. vgl. Loening Art. 29 Bem. 4.

100) Vgl. die ausführlichen Bestimmungen der §§ 90 EVO., 463 HGB.

D. Die Haftung des Luftfrachtführers.

Die weitaus schärfste Haftung ist durch das Gesetz demjenigen auferlegt, der die Beförderung von Gütern im Luftfahrzeug ausführt. Aehnlich wie im Kraftfahrzeuggesetz ist durch das Luftverkehrsgesetz (LVG.) v. 1. 8. 1922 eine besondere Haftpflicht des Halters des Luftfahrzeuges geschaffen. Während jedoch das Kraftfahrzeuggesetz von der besonderen Haftpflicht diejenigen Fälle ausnimmt, in denen der Verletzte die besondere Gefahr freiwillig übernommen hat, diese Haftpflicht also nicht im Rahmen eines Güter- oder Personenbeförderungsvertrages sondern nur im Verhältnis zu Dritten gilt, ist im LVG. diese Ausnahme nicht gemacht. § 19 LVG. bestimmt schlechthin: „Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt, oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen". In diesem Zusammenhange interessiert nur der letztgenannte Fall. Der hierin ausgesprochene Grundsatz unterstellt den sich als Frachtführer betätigenden Luftfahrzeughalter einer reinen Erfolgshaftung, bei der der Ersatzanspruch weder vom Nachweis des Verschuldens des Halters abhängig ist, noch durch den Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses als Ursache des Schadens beseitigt werden kann. Lediglich bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten findet gemäß § 20 LVG. der § 254 BGB. Anwendung. In allen anderen Fällen, also auch bei höherer Gewalt, ist für einen Schaden der Halter dem Absender bezw. Empfänger der zu befördernden Güter ersatzpflichtig. Diese Erfolgshaftung des § 19 LVG. ergänzt aber nur die sonstigen gesetzlichen Bestimmungen, was § 28 LVG. ausdrücklich feststellt. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Erfolgshaftung durch Schadensersatzhöchstsätze beschränkt ist. Diese Beschränkung der Ersatzpflicht besteht also nicht, soweit den Halter oder Führer des Luftfahrzeuges ein persönliches Verschulden trifft.

Diese weitgehende gesetzliche Sonderhaftung haben jedoch die Luftverkehrsgesellschaften durch ihre Beförderungsbedingungen ausgeschlossen[101]). Laut diesen lehnen

101) Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr Ziff. 9 Abs. 1:

Die Beförderung erfolgt der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient, sowie den Agenturen

sie jegliche Schadensersatzpflicht ab. Es taucht nun die Frage auf, ob diese sog. „Enthaftungsklausel" überhaupt rechtlich zulässig sei. Zunächst einmal besteht im LVG. keine Vorschrift wie sie § 471 HGB. für die Haftpflicht der Eisenbahn aufstellt, daß nämlich die gesetzliche Haftung durch Abrede nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden dürfe. Auch liegt diese Enthaftung nicht außerhalb der durch § 138 BGB. aufgestellten Grenzen, da ein Mißbrauch eines Monopols durch Auferlegung unbilliger und unverhältnismäßiger Bedingungen nicht vorliegt[102]). Die Zulässigkeit einer solchen Abrede ist also zu bejahen. Zur Herbeiführung dieser Enthaftung ist jedoch in jedem Einzelfalle eine diesbezügliche Vereinbarung erforderlich. Eine solche liegt vor, wenn ein Luftbeförderungsvertrag auf Grund der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr abgeschlossen wird. Ferner umfaßt dieser Haftungsausschluß gemäß § 276 Abs. 2 BGB. nicht die Haftung des Luftfrachtführers für vorsätzliche Schadenszufügung.

Dieser Rechtszustand dürfte jedoch demnächst eine grundlegende Aenderung erfahren. Auf der zweiten internationalen Luftprivatrechtskonferenz in Warschau vom 4. bis 12. Oktober 1929 wurde die endgültige Annahme eines internationalen Abkommens über den Luftfrachtbrief und die Haftung aus dem Luftbeförderungsvertrag beraten. Bisher haben 13 Staaten darunter Deutschland dieses Abkommen unterzeichnet. Doch ist es im Deutschen Reich noch nicht ratifiziert. Dieses Warschauer Uebereinkommen betrifft zwar nur internationale Beförderungen, doch werden mit seiner Ratifizierung einige Abänderungen des LVG. insbesondere hinsichtlich § 19 LVG. erforderlich werden. Nach diesem Uebereinkommen gilt für die Haftung das Prinzip der

---

gegenüber auf alleinige Gefahr der Absender oder sonstiger Berechtigter. Insbesondere besteht eine Haftung nicht für Verlust, Beschädigung oder Verspätung, die mittelbar oder unmittelbar bei der Beförderung durch das Flugzeug oder sonst im Zusammenhange mit der Luftreise, insbesondere im Zubringerdienste eintreten. Dies gilt für alle Verrichtungen der Luftverkehrsgesellschaft, gleich, ob es sich um Fracht, Lager oder sonstige Verrichtungen handelt.

Ziff. 10 Abs. 1:

Die Luftverkehrsgesellschaften übernehmen keine Haftung für Einhaltung einer bestimmten Beförderungsfrist, eines bestimmten Beförderungsweges — auch wenn eine besondere Anweisung in dieser Beziehung erteilt ist — oder für Beförderung mit einem bestimmten Flugzeuge.

102) RG. in JW. 1927, 2210, RG. Bd. 117 S. 202.

Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast, wonach also der Unternehmer beweisen muß, daß ihn und seine Angestellten kein Verschulden einer Schadensursache trifft. Nach demselben Maßstab haftet das Unternehmen auch für Verspätungsschäden. Beim Transport von Gütern läßt das Uebereinkommen das Luftfahrtunternehmen schon dann haften, wenn der Schadensfall während der Obhut des Unternehmens eingetreten ist. Tritt der Schaden während der Beförderung mit einem anderen Transportmittel als einem Luftfahrzeug ein, so ist der Unternehmer hierfür beweispflichtig; es besteht also eine Vermutung, daß der Schaden sich während des Fluges ereignet hat. Außer im Falle einer absichtlichen oder grobfahrlässigen Schädigung kann sich jedoch der Luftfrachtführer von seiner Haftung durch den Beweis befreien, daß der Schaden lediglich auf einen Führungs- oder Navigationsfehler zurückzuführen ist, sowie daß er und seine Hilfspersonen in allen anderen Beziehungen alle notwendigen Maßnahmen zur Abwendung des Schadens ergriffen haben. Art. 23 des Abkommens bestimmt im Gegensatz zu der Abdingbarkeit der Schadensersatzpflicht des § 19 LVG., daß diese Haftungsregelung zwingend ist. Eine Enthaftungsklausel ist nichtig, wenn auch der Vertrag gültig bleibt.

III. Grad und Umfang der Samthaftung.

A. Der Frachtbrief enthält keine diesbezüglichen Bestimmungen.

Die außerordentlich verschiedenen Bestimmungen hinsichtlich Grad und Umfang der Haftung der vorgenannten Frachtführertypen lassen bei einem Zusammenwirken solcher verschiedenartiger Frachtführer die Frage auftauchen, ob für den ganzen Transport ein einziger Haftungsgrad für alle Beteiligten besteht, oder ob jeder nach seinem ihm selbst mit Rücksicht auf sein Beförderungsmittel auferlegten Haftungsmaß verantwortlich ist, oder ob die Haftung aller Beteiligten im Laufe der Durchführung des Transportes wechselt je nachdem, auf welcher Strecke sich das Frachtgut gerade befindet.

Ein Beispiel: Ein Gut wird zuerst von einem Landfrachtführer, dann von einem Schiffseigner auf einem Binnengewässer transportiert. Beim Schiffstransport entsteht ein Schaden unter Umständen, unter denen nach BSchG.

der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet. Wenn der Absender oder Empfänger von dem Schiffseigner Schadensersatz verlangt, kann dieser sich dann auf seine beschränkte Haftung berufen oder haftet er wie ein Landfrachtführer für den vollen Schaden? Anders formuliert lautet diese Frage also: haftet er für den von ihm ausgeführten Transport nach BSchG. oder HGB.? Weiterhin entsteht die Frage, ob der in Anspruch genommene Landfrachtführer mit Rücksicht darauf, daß der Schaden beim Schiffstransport entstanden ist, für sich eine Beschränkung seiner Haftung bis zur Höhe des Wertes von Schiff und Fracht beanspruchen kann; mit anderen Worten: haftet der Landfrachtführer für den unter Uebernahme seines Frachtbriefes ausgeführten Schiffstransport nach BSchG. oder HGB.?

Bei dem Versuch, die Entscheidung dieser Frage aus dem Gesetzestext zu finden, kommt man zu folgendem Ergebnis: Hinsichtlich des mit dem Absender kontrahierenden ersten Samtfrachtführers sagt § 432 Abs. 1 HGB.: „er haftet für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger". Ob er so haftet, als ob er die gesamte Beförderung mit seinem eigenen Beförderungsmittel oder so, als ob er die gesamte Beförderung mit den verschiedengearteten Beförderungsmitteln ausgeführt hätte, ist nicht ersichtlich. Bezüglich der nachfolgenden Samtfrachtführer sagt § 432 Abs. 2 HGB., daß sie gemäß dem ursprünglichen Frachtbrief in den Frachtvertrag eintreten und die selbständige Verpflichtung übernehmen, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen. Wenn sich aus dieser Gesetzesbestimmung auch keine direkte Entscheidung fällen läßt, so gibt sie doch einen Hinweis auf den hierbei einzuschlagenden Weg. Es wird nämlich ganz eindeutig erklärt: maßgebend für den Inhalt der Verpflichtung jedes einzelnen Samtfrachtführers ist der Inhalt des Frachtbriefes. Es wäre also verfehlt, ohne Rücksicht auf den jeweiligen Inhalt des Frachtbriefes zu versuchen, zu einer allgemein gültigen Entscheidung zu kommen. Vielmehr ist bei allen Untersuchungen von dem jeweiligen Inhalt des Frachtbriefes auszugehen.

Der Frachtbrief kann einmal nur den zwischen Absender und Annahmesamtfrachtführer mit Rücksicht auf dessen Beförderungsmittel geschlossenen Frachtvertrag enthalten. Es ist aber auch möglich, daß in dem ursprünglichen

Frachtbrief bereits auf die Beförderungsbestimmungen der nachfolgenden Frachtführer hingewiesen wird. Nach dem eben Gesagten liegt es auf der Hand, daß beide Fälle gesondert zu behandeln sind. Es soll also in obigem Beispiel unterstellt werden, daß in dem Frachtbrief lediglich auf die Vorschriften des HGB. über die Landfrachtverträge Bezug genommen ist oder aus der Tatsache, daß in ihm ein Landfrachtführer als alleiniger Kontrahent angegeben ist, hervorgeht, daß dieser Frachtbrief einen Landfrachtvertrag im Sinne des § 425 HGB. wiedergibt. Wenn nun das Gut mit diesem Frachtbrief von einem Schiffseigner zum Weitertransport angenommen wird, wonach bestimmt sich dann die Haftung der beteiligten Frachtführer?

Für die zunächst zu untersuchende Frage wie der Annahmefrachtführer für den auf den Teilstrecken mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln ausgeführten Transport haftet, ist in dem Wortlaut des § 432 Abs. 1 HGB. keinerlei Anhaltspunkt zu finden.

Poetsch vertritt die Meinung[103]), daß für den Hauptfrachtführer auf den einzelnen Teilstrecken dieselben Haftungsvoraussetzungen gelten, wie das Gesetz sie für die Unterfrachtführer mit Rücksicht auf ihre Beförderungsmittel statuiert. Wenn es jedoch dem Hauptfrachtführer nicht gelinge, die Verluststrecke festzustellen, so sollen für Grund und Umfang seiner Haftung die allgemeinen für den Frachtführer normierten Grundsätze der §§ 429 ff. HGB. gelten. Zur Begründung dieser Auffassung führt Poetsch lediglich aus: „Mit § 432 Abs. 1 HGB. will das Gesetz m. E. sagen, daß der Hauptfrachtführer so zu haften hat, als wenn er selbst die Beförderung mit dem jeweils von seinem Unterfrachtführern auf ihren Strecken benutzten Beförderungsmitteln ausführt". Diese Auslegung des Gesetzes scheint zunächst zu einem billigen Ergebnis zu führen, auch läßt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes nichts Gegenteiliges entnehmen. Doch kann dieser Meinung nicht beigestimmt werden. Für die Auslegung einer Gesetzesbestimmung ist von entscheidender Bedeutung, welche Stellung sie in dem Zusammenhange mit den übrigen Bestimmungen des gleichen Rechtsgebietes einnimmt. Wie bereits oben ausgeführt, enthält nun § 432 Abs. 1 lediglich eine im Hinblick auf § 432 Abs. 2 ff. HGB. speciell formulierte Wiederholung des be-

103) Poetsch a. a. O. S. 37.

reits in § 431 HGB., § 278 BGB. ausgesprochenen Grundsatzes, daß der Schuldner für seine Erfüllungsgehilfen haftet. Daraus folgt, daß das Maß des zu vertretenden Verschuldens des Unterfrachtführers in § 432 Abs. 1 HGB. demselben Grundsatz unterliegt, der für den Erfüllungsgehilfen ganz allgemein in § 278 BGB. aufgestellt ist. Hier gilt nun unstreitig der Grundsatz: „Welches Verschulden zu vertreten ist, ergibt das zwischen Gläubiger und Schuldner bestehende Rechtsverhältnis“[104]). „Hat der Schuldner nach dem Inhalte des Schuldverhältnisses unbeschränkt Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, so hat er diese auch in Betreff der Hilfsperson zu vertreten“[105]). „Haftet der Schuldner auch für Zufall, so ist es natürlich ohne Unterschied, ob der Zufall in seiner eigenen oder seines Gehilfen Person entstand“[106]). Die Person des Erfüllungsgehilfen und die tatsächlichen Bedingungen, unter denen er die Verpflichtung des Schuldners erfüllt, sind also für dessen Haftungsmaß ohne jede Bedeutung. Dieser Grundsatz auf den Spezialfall des § 432 Abs. 1 HGB. angewandt ergibt, daß der Hauptfrachtführer für die Ausführung der Beförderung durch andere Frachtführer ohne Rücksicht auf die Art der von diesen benutzten Transportmittel lediglich nach Maßgabe des zwischen ihm und dem Absender geschlossenen Frachtvertrages haftet. Da der über diesen ausgestellte Frachtbrief nicht nur die Eigenschaft hat, für die Verpflichtung der nachfolgenden Frachtführer maßgebend zu sein, sondern auch die, Beweisurkunde für den Inhalt des Frachtvertrages zu sein, so haftet der Annahmefrachtführer für die gesamte Strecke nach Maßgabe des Frachtbriefes, wenn er nicht beweist, daß er mit dem Absender besondere in den Frachtbrief nicht aufgenommene Vereinbarungen für sich getroffen hat.

Wie bestimmt sich nun die Haftung der nachfolgenden verschiedenartigen Frachtführer, die das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annehmen?

Für diesen Fall, daß nämlich zwischen Absender und Annahmefrachtführer über die Art des zu benutzenden Beförderungsmittels und über den Grad der Haftung keine besonderen Vereinbarungen getroffen worden sind, hält Poetsch die Auffassung, daß für alle Samtfrachtführer ohne

104) Fischer-Henle § 278 Anm. 4.
105) Planck § 278 Anm. 5.
106) Oertmann § 278 Anm. 4 b.

Rücksicht auf das von ihnen gebrauchte Beförderungsmittel die Haftung sich allein nach dem vom ersten Samtfrachtführer gebrauchten Beförderungsmittel bestimme, für unrichtig. Vielmehr habe der einzelne Samtfrachtführer für seine Strecke nur das ihm selbst mit Rücksicht auf sein Beförderungsmittel auferlegte Haftungsmaß zu vertreten. Diese Meinung begründet Poetsch damit: „Jeder Samtfrachtführer hat nach dem Willen des Gesetzes für den Schaden, der auf der Strecke eines anderen Samtfrachtführers entstanden ist, nur unter den für diesen mit Rücksicht auf sein Beförderungsmittel geltenden Voraussetzungen und in dem für ihn normierten Umfange einzutreten“[107]). Die Bestimmung, daß der nachfolgende Frachtführer gemäß dem Inhalte des ursprünglichen Frachtbriefes in den Frachtvertrag eintritt, habe lediglich die Bedeutung: „der nachfolgende Frachtführer, der das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, soll sich darauf verlassen dürfen, daß er, falls nichts im Frachtbrief vermerkt ist, nicht über das gesetzlich festgelegte Maß haftet“.

Betrachtet man neben dieser Meinung den Wortlaut des § 432 Abs. 2 HGB., so besagt sie folgendes: Zwar sagt das Gesetz, daß für den Inhalt der Verpflichtung des nachfolgenden Frachtführers einzig und allein der Inhalt des ursprünglichen Frachtbriefes maßgebend ist. Doch ist dieser im vorliegenden Falle nicht maßgebend, sondern der nachfolgende Frachtführer haftet für die Ausführung der Beförderung nach den besonderen für ihn geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Dieser Meinung kann jedoch nicht beigetreten werden. Es mag zwar zugegeben werden, daß in § 432 HGB. zunächst nur an die Beteiligung von Landfrachtführern am Samtfrachtvertrage und noch nicht an die durch die Beteiligung von verschieden haftenden Frachtführern entstehenden Fragen gedacht ist. Andererseits läßt sich aber aus der Tatsache, daß bei der Neuberatung des HGB. bereits die Sonderhaftung des Binnenschiffers und der Eisenbahn bestand, darauf schließen, daß für das Zusammenwirken mit einem dieser Frachtführer eine Sonderregelung nicht für notwendig erachtet wurde. Jedenfalls ist § 432 HGB. so allgemein gefaßt, daß ohne jeden Zweifel auch die Beteiligung von Frachtführern, deren Haftung mit Rück-

107) Poetsch a. a. O., ebenso Lewin S. 82, Jeremias S. 41.

sicht auf ihr Beförderungsmittel von der des Annahmesamtfrachtführers abweicht, den für seine Anwendbarkeit erforderlichen Tatbestand erfüllt. Danach muß auch die in § 432 Abs. 2 HGB. ausgesprochene Rechtsfolge in diesem Fall eintreten, nämlich die, daß für das Verhältnis der nachfolgenden Frachtführer zum Absender bezw. Empfänger ausschließlich der Inhalt des vom ersten Samtfrachtführer angenommenen Samtfrachtbriefes maßgebend ist. Als Inhalt des Frachtbriefes gelten aber nicht nur die tatsächlichen Angaben wie etwa Bezeichnung des Gutes, des Bestimmungsortes und des Empfängers sondern auch alle die rechtlichen Folgen, die sich aus dem Frachtbriefe für das Wesen des ihm zu Grunde liegenden Frachtvertrages ergeben. In diesen Frachtvertrag, wie er aus dem Frachtbrief ersichtlich ist, läßt das Gesetz den nachfolgenden Frachtführer ohne Rücksicht auf seinen Willen oder auf die Besonderheit seines Beförderungsmittels eintreten mit der selbständigen Verpflichtung, die Beförderung dem Frachtbrief gemäß auszuführen.

Die alleinige Maßgeblichkeit des Frachtbriefes und der Ausschluß jeglicher abweichenden im Frachtbrief nicht enthaltenen Bestimmungien folgt aus der Bedeutung, welche das Gesetz in diesem und wenigen anderen Fällen ausnahmsweise dem Frachtbrief beilegt. Es ist nämlich die dem Frachtbrief grundsätzlich zukommende Bedeutung nach herrschender Meinung die einer Beweisurkunde, d. h. er liefert gegen alle Beteiligten bis zum Nachweis des Gegenteils über den Frachtvertrag vollen Beweis. Aus der Weitergabe des Frachtbriefes zieht das Gesetz jedoch weittragende Schlüsse und macht seinen Inhalt zur unabänderlichen und unwiderlegbaren Grundlage der Rechtsbeziehungen der Beteiligten. So ist zwar der Absender berechtigt, während des Transportes immer noch über das Gut zu verfügen und es an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger befördern zu lassen; sobald jedoch das Gut am Ablieferungsort angekommen und der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, ist der Absender an die im Frachtbrief enthaltene Erklärung gebunden und hat nicht mehr das Recht, nachträgliche dem Inhalt des Frachtbriefes widersprechende Verfügungen zu erlassen. (§ 433 Abs. 2 HGB.). Das Gesetz geht aber noch weiter und macht den Frachtbrief zur ausschließlichen Grundlage einer durch dessen Annahme entstehenden Verpflichtung. Der Empfänger wird

nämlich gemäß § 436 HGB. durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Es entsteht hier kraft Gesetzes eine Verpflichtung gemäß den — unter Umständen vom Frachtvertrage abweichenden — Bestimmungen des Frachtbriefes[108]).

Hier wirkt also der Frachtbrief zwischen Frachtführer und Empfänger in gewissem Umfang rechtsbegründend und ist insoweit dem Gegenbeweise, daß sein Inhalt vom Frachtvertrag oder von den im Geschäftsverkehr des Empfängers üblichen Bedingungen abweicht, entrückt[109]).

Die gleiche rechtsbegründende Bedeutung wie in § 436 HGB. wird dem Frachtbrief in § 432 Abs. 2 HGB. beigelegt[110]), da hier ebenfalls der Frachtbrief für den Inhalt der Verpflichtung des nachfolgenden Samtfrachtführers allein maßgebend ist. In allen diesen Fällen knüpft das Gesetz an einem generell bestimmten Tatbestand eine genau bestimmte, stets durchgreifende Rechtsfolge und schließt daher die Berücksichtigung der besonderen Lage des Einzelfalles aus.

Man kommt danach zu dem Ergebnis, daß durch § 432 Abs. 2 HGB. die Geltung von Sondergesetzen ebenso wie von Sondervereinbarungen, die im ursprünglichen Frachtbrief keine Erwähnung gefunden haben, ausgeschlossen wird. Es erlangt also ein Binnenschiffahrtsfrachtführer, der das Gut mit einem Landfrachtbrief annimmt, hinsichtlich aller Frachtführerpflichten die gleiche Stellung wie der ihm vorausgegangene Landfrachtführer. Im Falle einer Beschädigung des Gutes haftet er ebenso wie dieser für den vollen Schaden ohne die Möglichkeit einer Beschränkung auf Schiff und Fracht, da eben Maß und Umfang seiner Verpflichtung ausschließlich durch die Rechtsnatur des im Frachtbrief dokumentierten Vertrages bestimmt wird. Wenn ein Landfrachtführer, also z. B. ein in die Eisenbahntarife einbezogenes Kraftfahrunternehmen ein Frachtgut von der Eisenbahn mit einem Eisenbahnfrachtbrief annimmt, haftet er für den Transport vom Absender bis zum Bestimmungsort, also auch auf seiner eigenen Strecke für Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt.

---

108) Staub § 436 Anm. 1; RG. Bd. 95 S. 123.

109) Vgl. Hellwig: Die Verträge auf Leistung an Dritte, 1899, S. 485 ff.

110) Rundnagel § 31 S. 120.

Diese zunächst eigenartig anmutende Rechtsfolge ist völlig gerechtfertigt durch die Notwendigkeit, einen Absender, der bewußt einen einheitlich bestimmten Frachtvertrag über die Beförderung bis zum Bestimmungsort geschlossen hat, davor zu schützen, daß durch Weitergabe des Gutes an geringer haftende Frachtführer die durch den von ihm abgeschlossenen Frachtvertrag begründete strengere Frachtführerhaftung hinfällig gemacht wird. Inwiefern es gerade, wie Poetsch behauptet, „dem Willen des Gesetzes" entspreche, daß jeder Frachtführer für den Schaden, der auf der Strecke eines anderen Samtfrachtführers entstanden ist, nur unter den für diesen mit Rücksicht auf sein Beförderungsmittel geltenden Voraussetzungen und in dem für diesen normierten Umfange einzutreten habe, ist gegenüber der Bestimmung des § 432 Abs. 2 HGB., daß die Haftungsnorm ausschließlich durch den Inhalt des ursprünglichen Frachtbriefes bestimmt wird, nicht ersichtlich. Bei einer dahingehenden Auslegung des § 432 HGB., daß für die Schadensersatzpflicht der Samtfrachtführer stets Grad und Umfang der Haftung desjenigen Samtfrachtführers maßgebend sei, auf dessen Strecke das schädigende Ereignis eingetreten ist, würde es letzten Endes auf eine vom Gesetzgeber ausdrücklich abgelehnte Konstruktion des Samtfrachtverhältnisses, nämlich auf eine Bürgschaft der Vor- und Nachmänner für den Transport des jeweiligen Frachtführers hinauskommen[111]). Vielmehr behält der dem § 432 HGB. zu Grunde liegende Gedanke, durch Schaffung einer einheitlichen gesamtschuldnerischen Haftung der beteiligten Frachtführer den Absender zu sichern, auch bei Benutzung verschiedenartiger Beförderungsmittel seine volle Berechtigung und erfordert auch in diesem Falle eine strikte Anwendung der hieran geknüpften Rechtsfolge. Es liegt also nicht die Bedeutung der Samtfrachthaftung darin, daß jeder Samtfrachtführer so haftet, als ob er selbst die Beförderung mit den verschiedengearteten Transportmitteln auf der gesamten Strecke ausgeführt hätte, sondern im Gegenteil darin, daß jeder Samtfrachtführer so haftet, als ob er selbst die Beförderung auf der ganzen Strecke mit dem im ursprünglichen Frachtbrief genannten Transportmittel ausgeführt hätte. Dies gilt jedenfalls immer dann, wenn über die Art des zu benutzenden Beförderungsmittels zwischen Ab-

111) Vgl. Denkschr. S. 278.

sender und Annahmefrachtführer keine besondere Vereinbarung getroffen ist.

Wenn aber in dem ursprünglichen Frachtbrief die Beförderung mittels bestimmter Beförderungsmittel für bestimmte Teile der Gesamtstrecke vorgesehen ist, ohne ausdrückliche Erwähnung der jeweils zu vertretenden Haftung, dann ist es meines Erachtens Auslegungsfrage, ob man hierin bereits eine Vereinbarung erblicken kann, daß die gesetzlichen Haftungsbestimmungen der einzelnen Frachtführer Anwendung finden sollen. Dies wird von Lewin ohne weiteres bejaht[112]). Doch ist auch denkbar, daß der Absender dem Annahmefrachtführer nur anheimgestellt hat, für einzelne Strecken andere Beförderungsmittel zu benutzen, jedoch für den gesamten Transport lediglich die Haftungsgrundsätze seines Kontrahenten angewendet wissen will und dies darin zum Ausdruck bringt, daß er eben andere Beförderungsbestimmungen in den Frachtbrief nicht aufgenommen hat.

Die alleinige Maßgeblichkeit der Haftungsbestimmungen des Annahmefrachtführers ist in der Rechtsprechung ebenfalls ausdrücklich bejaht worden[113]). Außerdem lassen eine Anzahl Entscheidungen[114]), welche zwar in den dort behandelten Fällen die alleinige Maßgeblichkeit der Beförderungsbedingungen des ersten Frachtführers verneinen, doch erkennen, daß sie grundsätzlich ebenfalls auf der hier vertretenen Meinung fußen.

Alle diese Entscheidungen behandeln den analog liegenden Fall, daß ein Gut auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes über mehrere Eisenbahnen mit verschiedenen Beförderungsreglements transportiert wird. Sämtliche Urteile stellen die Entscheidung der Frage, ob auf einen solchen Transport die Reglements sämtlicher beteiligten Bahnen anwendbar sind, darauf ab, „daß eine solche Vereinbarung, nach welcher die verschiedenen Reglements der verschiedenen aufeinanderfolgenden Bahnen in ihrer Gesamtheit zum Inhalt des Frachtvertrages erklärt worden“[115]) sind, vorliegt; sie bejahen dann die Anwendbarkeit der „für den

112) Lewin S. 80.

113) Strieth. Arch. Bd. 75 S. 214. Ebenso Makower Art 401 Anm. 22 c: „Die abliefernde Bahn kann sich nicht auf ihre Reglements und die der Zwischenbahnen berufen.“

114) ROHG. Bd. 3 S. 59, Bd. 13 S. 317, Bd 21 S. 57, Bd. 22 S. 346.

115) ROHG. Bd. 21 S. 59.

Weitertransport allerdings maßgebenden und durch den Inhalt des Frachtbriefes zur lex contractus erhobenen Be-Bestimmungen des Reglements“[116]).

Indem also für die Anwendbarkeit der verschiedenen Reglements eine dahingehende Vereinbarung und deren Erwähnung im Frachtbriefe als unerläßliche Voraussetzung erachtet wird, geht man davon aus, daß ohne diese die Reglements der nachfolgenden Bahnen nicht anwendbar sind. Daß diese Entscheidungen ebenfalls von dem Grundsatz der alleinigen Maßgeblichkeit der Bedingungen des ersten Frachtführers ausgehen, wird auch von Staub angenommen: „Maßgebend ist nur das Reglement der ersten übernehmenden Bahn (Strieth. Arch. 75, 216), außer wenn das Gegenteil im Frachtbriefe vereinbart ist, wie dies bei den Formularen meist der Fall ist (ROHG. 3, 61; 21, 57)“[117]).

Für das durch § 2 Ziff. 7 EVO. ermöglichte Zusammenwirken von Eisenbahn und anderen Verkehrsmitteln kommt Blume-Weihrauch zu dem gleichen Ergebnis, indem er ausführt, daß, sofern der Frachtvertrag ausschließlich den Bestimmungen der EVO. untersteht, durch die Verwendung eines anderen Verkehrsmittels die Rechte der Verkehrsinteressenten gegenüber der Eisenbahn, insbesondere ihre Ansprüche wegen Verlust, Minderung, Beschädigung des Gutes und Lieferfristüberschreitung nicht berührt werden[118]).

B. Im Frachtbrief ist auf die verschiedenen Haftungsbestimmungen Bezug genommen.

Es muß zugegeben werden, daß die Anwendung des § 432 HGB., dessen Tendenz eben eine größtmögliche Sicherung des Absenders und Empfängers ist, auf der Seite der am Transport beteiligten Samtfrachführer zu mißlichen Rechtsverhältnissen führt. Denn als eine Härte muß man es bezeichnen, wenn z. B. ein Binnenschiffseigner, den das Gesetz unter Berücksichtigung der besonderen Gefahren des Schiffstransports durch Festsetzung einer Haftungsgrenze geschützt hat, diesen Schutz dadurch verliert, daß er das Frachtgut von einem Landfrachtführer mit dessen Frachtbrief zum Weitertransport entgegen nimmt, wobei

116) ROHG. Bd. 3 S. 60.
117) Staub § 432 Anm. 8 b.
118) Blume-Weirauch § 2 Anm. 9.

doch die natürlichen Bedingungen, auf Grund deren ihm das Gesetz eine Sonderstellung eingeräumt hat, nicht verändert werden.

Wie oben dargelegt ist es jedoch nicht angängig, die Lösung dieser Frage durch eine dem klaren Sinn zuwiderlaufende Auslegung des § 432 HGB. ohne Rücksicht auf das Interesse des Absenders herbeizuführen. Es kann vielmehr den besonderen durch die Natur des Beförderungsmittels begründeten Beförderungs- und Haftungsbestimmungen der Samtfrachtführer nur dann Rechnung getragen werden, wenn auch das Interesse des Absenders an der Verhinderung einseitiger Aenderungen des Vertragsinhalts ausreichend gewahrt ist. Dies ist dann der Fall, wenn dieser sich in dem mit dem Annahmefrachtführer abgeschlossenen Vertrage bereits damit einverstanden erklärt hat, daß der Transport auf den einzelnen Teilen der Gesamtstrecke unter den für das jeweils benutzte Beförderungsmittel geltenden Haftungsbestimmungen erfolgt.

Diese hier allgemein formulierte Meinung wird für das besondere Gebiet des Eisenbahnfrachtrechts auch von Blume-Weihrauch vertreten: „.....wenn die Eisenbahn Wert darauf legt, die Beförderungsbestimmungen für die Strecke, auf der ein anderes Verkehrsmittel verwendet wird, abweichend von der EVO. zu gestalten, bedarf sie der Zustimmung des Absenders und muß infolgedessen gemäß § 2 Ziff. 7 EVO. die in Frage kommende Strecke in den Tarif einbeziehen". Damit eine solche Vereinbarung auch für die nachfolgenden Samtfrachtführer Geltung erlangt, muß sie im ursprünglichen Frachtbrief vermerkt sein. Dieses Erfordernis wird vollauf erfüllt, wenn etwa in dem Frachtbrief auf die in Betracht kommenden Beförderungsbestimmungen kurz Bezug genommen ist. Auch für die Eisenbahn ist die Möglichkeit einer derartigen Bezugnahme auf die Bestimmungen der einbezogenen Verkehrsmittel gegeben. Zwar ist in dem Eisenbahnfrachtbrief bisher nur auf die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife Bezug genommen[119]). Doch bestimmt § 55 Z. 5 EVO., daß für be-

119) Der diesbezügliche Vermerk im Eisenbahnfrachtbrief lautet: Für den Frachtvertrag gelten die Eisenbahnverkehrsordnung — im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland das mit Polen und der freien Stadt Danzig abgeschlossene Abkommen über den Durchgangsverkehr — und die in Betracht kommenden Tarife.

sondere Fälle, u. a. für Sendungen in durchgehender Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln der Reichsverkehrsminister Abweichungen genehmigen kann. Wenn in der Praxis allerdings bisher von dieser Möglichkeit noch kein Gebrauch gemacht ist, so beruht dies auf der bereits erwähnten Zurückhaltung der Reichsbahn gegenüber derartigen Einbeziehungen. Bei einem solchen Hinweis auf auf die nebeneinander geltenden Haftungsbestimmungen ist nicht nur möglich, daß auf eine gesetzliche Sonderhaftung, sondern auch, daß auf vom Gesetz abweichende Geschäftsbedingungen Bezug genommen wird, ohne daß zwischen beiden Fällen hinsichtlich des Inhalts des Samtfrachtvertrages ein grundsätzlicher Unterschied besteht.

Wie gestalten sich nun die Haftungsverhältnisse der Samtfrachtführer, wenn im ursprünglichen Frachtbriefe auf ihre verschiedenen Haftungsbestimmungen Bezug genommen ist? Da gemäß § 432 Abs. 2 HGB. der Inhalt des ursprünglichen Frachtbriefes maßgebend ist, so ist zunächst gemäß § 157 BGB. zu ermitteln, welches denn nun der Inhalt eines Frachtvertrages ist, wenn in dem darüber ausgestellten Frachtbrief ohne nähere Angabe die verschiedenen Haftungsbestimmungen erwähnt sind. Ein solcher Frachtbrief läßt sich nämlich auf zwei Arten auslegen. Einmal wird die Auffassung vertreten, daß in der Bezugnahme der Parteiwille zum Ausdruck gebracht wird, daß jeder Frachtführer für alle Haftungsfälle auf der Gesamtstrecke nur nach den für ihn geltenden Bestimmungen haftbar ist[120]). Die andere Auffassung ist die, daß jeder Frachtführer für seine Strecke nach Maßgabe seines Reglements, dagegen für die Transporte seiner Vor- und Nachmänner noch deren Reglements haftet[121]). Es legt also die eine Meinung der Erwähnung der verschiedenen Beförderungsbedingungen die Bedeutung bei, daß jede Bestimmung nur für einen Frachtführer gilt, dessen Beförderungsmittel sie entspricht, und daß sie für diesen die Anwendung anderer Beförderungsbedingungen für die Gesamtstrecke ausschließt. Die Anwendung dieser Auffassung vom Inhalte eines solchen Frachtbriefes

120) Eger ZBH. 1928 S. 165.

121) ROHG. Bd. 3 S. 59, Bd. 13 S. 317, Bd. 21 S. 57, Bd. 22 S. 346, Strieth. Arch. 75, 214, Staub § 432 Anm. 8, Koenige § 432 S. 861, Dür.-Hach. § 432 III. Anm. 7, v. Gierke § 69 VII, Schott S. 441, Rundnagel S. 181, Rundnagel Haftung S. 30 Anm. 5, Thöl S. 36, Eger Bd. 2 S. 10, Lehm.-Ring § 432 Nr. 5 Anm. 1, Israel S. 26, Baumann S. 36.

würde zu dem eigenartigen Ergebnis führen, daß der Frachtberechtigte sich im Schadensfalle stets an denjenigen Samtfrachtführer halten könnte, der für die Gesamtstrecke nach dem strengsten Haftungsmaß haftet. Es würde z. B. in dem Falle, daß der Annahmefrachtführer eine Eisenbahn und der nachfolgende Frachtführer ein Luftfahrzeugunternehmer ist, jene also trotz der Bezugnahme im Frachtbrief auf den Haftungsausschluß des Luftfrachtführers für den gesamten Beförderungsweg nach Eisenbahnfrachtrecht haften, während umgekehrt der Luftfrachtführer auch für einen Schaden auf dem Eisenbahntransport überhaupt nicht in Anspruch genommen werden könnte. Es ist nicht anzunehmen, daß ein solcher praktisch völlig unbrauchbarer Erfolg mit der Erwähnung der Haftungsbestimmungen der beteiligten Frachtführer beabsichtigt wird. Auch würde diese Auffassung Egers zu dem Ergebnis führen, daß das Verhältnis der beteiligten Frachtführer untereinander nicht mehr als ein Gesamtschuldverhältnis bezeichnet werden könnte, da ja dann nicht mehr von allen Frachtführern eine Leistung geschuldet würde, sondern jeder für den ganzen Transport in einer von den anderen verschiedenen Weise einstehen würde[122]).

Schon unter diesem Gesichtspunkte verdient die von der herrschenden Meinung vertretene Auffassung den Vorzug, daß maßgebend für die Haftung aller Samtfrachtführer die Beförderungsbedingungen desjenigen Frachtführers sind, auf dessen Strecke sich das Gut gerade befindet, bezw. der Schaden eingetreten ist. Zur Begründung dieser Auffassung beruft sich die Mehrzahl ihrer Vertreter auf die beiden Entscheidungen des ROHG. Bd. 3 S. 59 und Bd. 21 S. 57. Diese betreffen den analog liegenden Fall des durchgehenden Transportes auf mehreren Eisenbahnen mit verschiedenen Beförderungsbestimmungen. In der Entscheidung Bd. 3 S. 59 findet sich folgende Ausführung: „Falls ein Transport über mehrere Bahnen übernommen wird, verpflichtet sich die Verwaltung der Aufgabestation zwar lediglich nach Maßgabe ihres eigenen Reglements, hingegen nach Maßgabe der möglicherweise anwendbaren fremden Reglements für diejenigen Strecken, welche über ihre eigene Bahn hinausliegen, gleich als hätte sie in Vertretung der übrigen Bahnen den Transport übernommen". Diese Entscheidung stellt

122) Vgl. S. 23.

also die Frage nach dem Inhalt eines derartigen Frachtvertrages überhaupt nicht auf den tatsächlichen Parteiwillen ab, sondern lediglich auf eine juristische Konstruktion des Samtfrachtvertrages, die im vorhergehenden Teile als unrichtig abgelehnt worden ist, da sie einen nicht vorhandenen Parteiwillen fingiert. Auf diese Weise läßt sich also die Meinung, daß jeder Frachtführer sich auf die für die jeweilige Transportstrecke geltende Haftungsbestimmung berufen kann, nicht begründen. Es ist vielmehr allein durch Auslegung gemäß § 157 BGB. der Inhalt des vom Absender mit dem Annahmefrachtführer geschlossenen Vertrages zu ermitteln, in den dann die nachfolgenden Samtfrachtführer gemäß § 432 Abs. 2 HGB. eintreten. Im Regelfalle wird es dem Absender gleichgültig sein, ob der Annahmefrachtführer auf eigenen oder fremden Transportmitteln die Beförderung ausführen läßt. In der Aufnahme der verschiedenen Haftungsbestimmungen in den Frachtbrief wird also ein Einverständnis des Absenders zu erblicken sein, daß auf den betreffenden Teilstrecken der Transport zu den für diese vereinbarten Sonderbestimmungen ausgeführt wird, gleichgültig ob mit dem Uebergang des Gutes von einem Beförderungsmittel zum anderen auch ein Wechsel in der Person des Frachtführers eintritt. Dagegen besteht weder für den Absender noch für den Annahmefrachtführer ein Grund dafür, jeden der beteiligten Frachtführer für die Gesamtstrecke nur nach dessen Sonderhaftung haften zu lassen, wie es von Eger angenommen wird. Denn die beiden Vertragskontrahenten haben doch kein Interesse daran, den einen Samtfrachtführer dadurch zu begünstigen, daß sie ihn für den gesamten Transport nach einem geringeren Grade haften lassen, und den andern dadurch zu benachteiligen, daß sie ihn für die ganze Strecke strenger haften lassen. Im Gegenteil hat der Annahmefrachtführer doch nur dann überhaupt ein Interesse an der Bezugnahme auf die abweichenden Haftungsbestimmungen, wenn er selbst sich auf diese berufen kann, falls er für einen auf der betreffenden Teilstrecke entstandenen Schaden in Anspruch genommen wird. Die Aufnahme der verschiedenen Haftungsmaße in den Frachtbrief läßt also erkennen, daß zwischen Absender und Annahmefrachtführer ein Frachtvertrag des Inhalts zustande gekommen ist, daß zunächst einmal der vertragschließende Frachtführer für den Transport auf den einzelnen Teilstrecken nach den betreffenden

in Bezug genommenen Bestimmungen haftet. Zwar wird grundsätzlich der Annahmefrachtführer zunächst nur seine eigene Sicherung vor einer Inanspruchnahme für einen Schaden beabsichtigen, für den er nach seinen Haftungsbestimmungen haften würde, der jedoch auf dem Transport auf einem anderen Beförderungsmittel unter Umständen eingetreten ist, unter denen eine Haftung gemäß der für dieses geltenden Bestimmung nicht besteht. Doch wird namentlich bei einem regelmäßigen Zusammenarbeiten der verschiedenen Samtfrachtführer, wie z. B. der Eisenbahn mit den einbezogenen Verkehrstrecken, der Wille des mit dem Absender kontrahierenden Samtfrachtführers bereits darauf gerichtet sein, daß die von ihm getroffenen Haftungsvereinbarungen für alle Samtfrachtführer gelten sollen.

In beiden Fällen wird die für jede Teilstrecke vereinbarte Sonderhaftung dergestalt Vertragsbestandteil, daß dann ohne Rücksicht auf einen etwa anders gerichteten Willen die nachfolgenden Frachtführer in diesen Frachtvertrag gemäß § 432 Abs. 2 HGB. in der Weise eintreten, daß sie hinsichtlich des Grades und Umfanges ihrer Haftung die gleiche Stellung erlangen wie der Annahmefrachtführer. Dieser Eintritt in den ursprünglichen Frachtvertrag hat damit zur Folge, daß die Haftung jedes Samtfrachtführers nach den Bestimmungen bemessen wird, welche für die Teilstrecke gelten auf der das Gut sich gerade befindet oder bei Eintritt des Schadens befunden hat.

In dem oben erwähnten Beispiel lautet also bei Bezugnahme auf die verschiedenen Bedingungen im Frachtbrief die Entscheidung dahin, daß Land- und Schiffsfrachtführer für den Transport zu Lande nach HGB. unbeschränkt haften, während sich beide auf § 4 BSchG. berufen können, wenn der Schaden auf der Schiffsstrecke unter Umständen entstanden ist, die eine Beschränkung auf den bei einer Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht zu erzielenden Erlös zur Folge haben. Ein weiteres Beispiel: In die Tarife der Eisenbahn ist eine Kraftwagenstrecke einbezogen worden, deren Unternehmer grundsätzlich als Landfrachtführer haftet. Der gemeinsame Transport erfolgt nun auf Grund eines Frachtbriefes, in dem auf die EVO. und auf die besonderen Haftungsbestimmungen des Landfrachtführers für Lieferfristüberschreitungen Bezug genommen ist. Dann haften Eisenbahn und Kraftfahrunternehmer für eine auf der Eisenbahnstrecke entstandene Versäumnis bei Ausführung

der Beförderung gemäß § 82 Ziff. 3 EVO., während für die Kraftwagenstrecke § 429 HGB. den Haftungsgrad bestimmt. Bei Inanspruchnahme des Kraftfahrunternehmers auf Grund einer durch die Eisenbahn schuldhaft verursachten Lieferfristüberschreitung, kann dieser sich darauf berufen, daß er in Ermangelung der Angabe eines Lieferwertes auf dem Frachtbrief gemäß § 88 EVO. für den Schaden ebenso wie die Eisenbahn nur bis zur Höhe der Fracht haftet. Umgekehrt ist für eine durch den Landfrachtführer verschuldete Lieferfristüberschreitung auch die Eisenbahn stets zum Ersatz des vollen Schadens gemäß § 429 HGB. verpflichtet.

Nach demselben Grundsatz ist die Frage nach Grad und Umfang der Haftung zu entscheiden, wenn ein Schaden teils auf der einen, teils auf der anderen Strecke entstanden ist. Auch hier regelt sich die Haftung für jede Strecke besonders nach den infolge der Erwähnung im Frachtbrief geltenden Vorschriften. Entsteht z. B. ein Sachschaden teils auf der Eisenbahn und teils auf dem Lufttransport, so haften Eisenbahn und Luftfrachtführer für den auf dem Eisenbahntransport entstandenen Teilschaden nach den Grundsätzen der EVO., während auch die Eisenbahn für den beim Lufttransport entstandenen Teilschaden überhaupt nicht haftet, wenn im Frachtbriefe nicht auf das LVG. sondern auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr Bezug genommen ist.

Schwieriger gestaltet sich die Lösung der Frage, welche Haftungsbestimmung anzuwenden ist, wenn nicht zu ermitteln ist, auf welcher Teilstrecke der Schaden entstanden ist. Poetsch, der diese Frage allerdings auf der Grundlage seiner Auffassung betrachtet, daß die verschiedenen Haftungsbestimmungen auch ohne Bezugnahme im Frachtbrief angewendet werden müssen, vertritt die Meinung, daß sich Voraussetzung und Umfang der Haftung nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 429 ff. HGB. bestimmen, wenn nicht feststellbar ist, auf welcher Strecke der Schaden entstanden ist[123]).

Die Unhaltbarkeit dieser Auffassung liegt auf der Hand, wenn man z. B. an den Fall denkt, daß der Schaden bei einem auf der Eisenbahn und einbezogener Schiffsstrecke erfolgten Transport eingetreten ist. Eine Anwendung der allgemeinen Vorschriften des HGB. entbehrt jeder Grund-

123) Poetsch a. a. O. S. 41.

lage und wird deshalb selbst von denen abgelehnt, die im übrigen die Auffassung von Poetsch teilen[124]). Einen ähnlichen Standpunkt vertritt Rundnagel, der übereinstimmend mit der hier vertretenen Auffassung zur Anwendung verschiedener Haftungsbestimmungen deren ausdrückliche Vereinbarung im Samtfrachtvertrage für erforderlich erachtet. In dem fraglichen Falle sollen die besonderen Haftungsvereinbarungen völlig ausscheiden und die nach dem Beförderungsvertrage generell geltenden Bestimmungen Anwendung finden[125]). Diese Ansicht enthält den im Regelfalle zweifellos richtigen Gedanken, daß die in Bezug genommenen Bestimmungen als Ausnahmen von den generell geltenden Beförderungsbestimmungen des mit dem Absender kontrahierenden Frachtführers zu betrachten sind, und daß diese Ausnahmebestimmungen dann unbeachtet bleiben müssen, wenn nicht ermittelt werden kann, ob die Voraussetzungen für deren Anwendbarkeit vorliegen. Die Anwendung dieser Meinung könnte jedoch nur dann zu einem befriedigenden Ergebnis führen, wenn nach den Umständen des Einzelfalles als möglich erscheint, daß das schädigende Ereignis auf der Strecke des Annahmefrachtführers sich ereignet hat. Dagegen wäre die Beurteilung der Haftung nach den Bestimmungen des Annahmefrachtführers dann völlig unbegründet, wenn feststeht, daß der auf den Annahmefrachtführer folgende Samtfrachtführer das Gut unversehrt übernommen hat, wenn jedoch nicht zu ermitteln ist, auf welcher der nachfolgenden Teilstrecken der Schaden entstanden ist.

Die Lösung dieser Frage liegt jedoch nicht auf dem Gebiete des materiellen, sondern auf dem Gebiete des Proreßrechtes. Wenn der Frachtberechtigte einen der Samtfrachtführer in Anspruch nehmen will, so gehört zur Klagebegründung lediglich, daß der Schaden zwischen Annahme vom Absender und Ablieferung an den Empfänger entstanden ist. Sache des in Anspruch genommenen Frachtführers ist es dann, den Nachweis zu führen, daß der Schaden unter Umständen entstanden ist, für die eine Haftung der Samtfrachtführer nicht besteht. Zur Erbringung dieses Nachweises ist einmal erforderlich der Beweis, auf welcher Teilstrecke der Schaden entstanden ist, und ferner, welche Umstände der Schadensverursachung nach den für

124) Lewin S. 82, Jeremias S. 35, 45.
125) Rundnagel Haftung S. 30 Anm. 5.

diese geltenden Haftungsvorschriften einen Ausschluß oder eine Beschränkung der Haftung begründen sollen. Solange nicht feststeht, auf welcher Strecke der Schaden entstanden ist, besteht zu Gunsten des Frachtberechtigten die Möglichkeit, daß der Schaden bei dem Frachtführer mit der schwersten Haftung entstanden ist. Gelingt dem belangten Frachtführer nicht der Beweis, daß der Schaden auf einer bestimmten anderen als der der schwersten Haftung unterstehenden Teilstrecke entstanden ist, so trifft ihn als beweisfällige Partei der Nachteil des nicht geführten Beweises[126]). Wird jedoch bewiesen, daß auf einer bestimmten Teilstrecke der Schaden nicht entstanden sein kann, so scheiden die für diese geltenden Bestimmungen zur Begründung der Ersatzforderung aus, da in diesem Falle der dem Frachtführer obliegende Beweis immerhin zum Teil gelungen ist. Der Ersatzfordernde kann also nach Gutdünken seiner Forderung jedes Haftungsmaß zu Grunde legen, das von den Samtfrachtführern für alle die Teile der Gesamtstrecke zu vertreten ist, von denen nicht erwiesen wird, daß auf ihnen ein Schaden nicht entstanden ist.

126) Ebenso — allerdings auf der Grundlage der von Poetsch vertretenen Auffassung — Lewin S. 82, Jeremias S. 35, 45.

Literatur.

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen vom 1. 7. 1930.
Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr, veröffentlicht in den Nachrichten für Luftfahrer, herausgegeben von der Luftfahrtabteilung des Reichsverkehrsministeriums 1927, S. 233.
Blume-Weirauch: Die Eisenbahnverkehrsordnung 1928.
Begründung des Reichsverkehrsministeriums zur Eisenbahnverkehrsordnung 1928.
Baumann: Die Haftung des Frachtführers für fremdes Verschulden insbes. das Samtfrachtgeschäft. Diss. Leipzig 1912.
Brand: Das Handelsgesetzbuch 1911.
Busch: Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts.
Busse: Luftrecht 1928.
— Die neue Haftpflicht des Lufttransportunternehmers. Zeitg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1930 Nr. 43, S. 1144.
Cörmann: Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung 1901.
Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts 1930.
Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches 1897.
Düringer-Hachenburg: Kommentar zum Handelsgesetzbuch 1913.
Eger: Das deutsche Frachtrecht 1894.
— Die Eisenbahnverkehrsordnung 1910.
Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, herausg. von Eger.
Eger, Gerhard: Die frachtrechtliche Haftungsgemeinschaft im neuen Eisenbahnrecht. Zentralblatt für Handelsrecht 1928, S. 165 ff.
— Eisenbahnverkehrsordnung und internationales Uebereinkommen. Leipziger Zeitschrift 1928, S. 669.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Endemann: Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Buch III, 1885.
Foertsch: Die Reichsgesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flösserei 1900.
Fritsch: Das deutsche Eisenbahnrecht 1927.
Gärner: Die Gefahrengemeinschaft der Samtfrachtführer im Binnenverkehr. Diss. Göttingen 1920, Manuskript.
Gareis: Das deutsche Handelsrecht 1909.
v. Gierke: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht 1929.
Goldbaum: Handelsgesetzbuch 1930.
Goldmann: Das Handelsgesetzbuch 1906.
Goldschmidt: Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.
— System des Handelsrechts 1891.
Goldschmit: Handelsgesetzbuch 1929.
v. Hahn: Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch, Bd. 2, 1883.

Hilscher: Die Haftung mehrerer Eisenbahnen beim Eisenbahnfrachtvertrag. Juristische Blätter, Wien 1895, S. 469.
Israel: Die Haftung der Samtfrachtführer. Diss. Leipzig 1913.
Jäckel: Das deutsche Frachtbriefrecht. Diss. Leipzig 1905.
Jeremias: Die Samtfrachtführer. Diss. Leipzig 1924, Manuskript.
Kittel-Friebe-Hay: Die Eisenbahnverkehrsordnung 1928.
Koenige: Handausgabe des Handelsgesetzbuches 1929.
Knappe: Haftungs- und Regreßbeziehungen beim Frachtvertrage. Diss. Breslau 1914.
Koldewey: Die Haftung des Frachtführers. Diss. Leipzig 1907.
Kunze: Die Haftung des Luftfahrzeughalters, Zentralblatt für Handelsrecht 1928, S. 83 ff.
Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts 1921.
Lehmann-Ring: Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich 1901.
Lewin: Die Samthaftung der Frachtführer, insbes. die Samthaftung verschiedenartiger Frachtführer. Diss. Greifswald 1926.
Loening: Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 1927.
Makower: Handelsgesetzbuch 1906/07.
Makower-Loewe: Binnenschiffahrtsgesetz 1923.
Meili: Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten 1888.
Mittelstein: Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handb. VII. 1914.
Mosse-Heymann: Handelsgesetzbuch 1926.
Müller-Erzbach: Deutsches Handelsrecht 1928.
— Die Verschmelzung von Einzelpersönlichkeiten im Rechtsleben. Jher. Jahrb. Bd. 73, S. 135 ff.
Pappenheim: Das Transportgeschäft 1896.
Poetsch: Ueber den Umfang der Haftung bei verschiedenartigen Beförderungsmitteln. Zeitschr. f. Handelsr. 1910 Bd. 68 S. 36.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches 1858/63.
Richter: Die Eisenbahnverkehrsordnung 1928.
Röder: Die Eisenbahnverkehrsordnung 1929.
Rosenthal: Internationales Eisenbahnfrachtrecht 1894.
Ritter: Kommentar zum Handelsgesetzbuch 1910.
Rundnagel: Beförderungsgeschäfte in Ehrenbergs Handb. V. 1915.
— Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung, bearb. von Fritsch und Sperber 1924. (zit. Rundnagel Haftung).
Schulz: Großbahn und Kleinbahn. Zeitg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1929 Nr. 35, S. 912.
Senckpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht 1909.
— Die Haftung von Eisenbahn, Post und Spediteuren 1923.
Schott: Das Transportgeschäft in Endemanns Handb. 3. Bd. 1885.
Sommerlatte: Verhältnis der Reichsbahn zu anderen Verkehrsmitteln, namentlich zum Luftverkehr. „Reichsbahn" 1928, S. 640, 660, 689.
— Güterverkehr im Flugzeug und Reichsbahn. Zeitg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1926, S. 1185.

Sperber: Zur Frage der Transportgemeinschaft zwischen Großbahnen und Kleinbahnen. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1929 Nr. 36, S. 946.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch 1927.
Striethorst: Archiv für Rechtsfälle aus der Praxis des Obertribunals.
Taube: Der Zwischenfrachtführer. Diss. Kiel 1927.
Tauber: Der Luftbeförderungsvertrag in JW. 1921, S. 665.
Thöl: Das Handelsrecht Bd. 3, 1880.
Völcker: Die neue EVO. vom Standpunkt des Entschädigungswesens. „Reichsbahn" 1928, S. 1037.
Verkehrsrechtliche Rundschau.
Wehrmann: Das Eisenbahnfrachtgeschäft 1880.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Lebenslauf.

Ich bin der Sohn des Reichsbahninspektors Hermann Heider und dessen Ehefrau Emma, geb. Rogowski, und wurde am 23. 6. 1907 zu Langfuhr bei Danzig geboren.

Meine Schulbildung genoß ich auf dem Realgymnasium zu St. Elisabet in Breslau, wo ich Ostern 1926 das Reifezeugnis erlangte. Ich studierte sodann an der hiesigen Friedrich-Wilhelms-Universität sechs Semester Rechtswissenschaft.

Die erste juristische Prüfung bestand ich am 21. 11. 1929, das Examen rigorosum am 14. 2. 1930.

Zur Zeit bin ich dem Landgericht Breslau zur Ausbildung überwiesen.